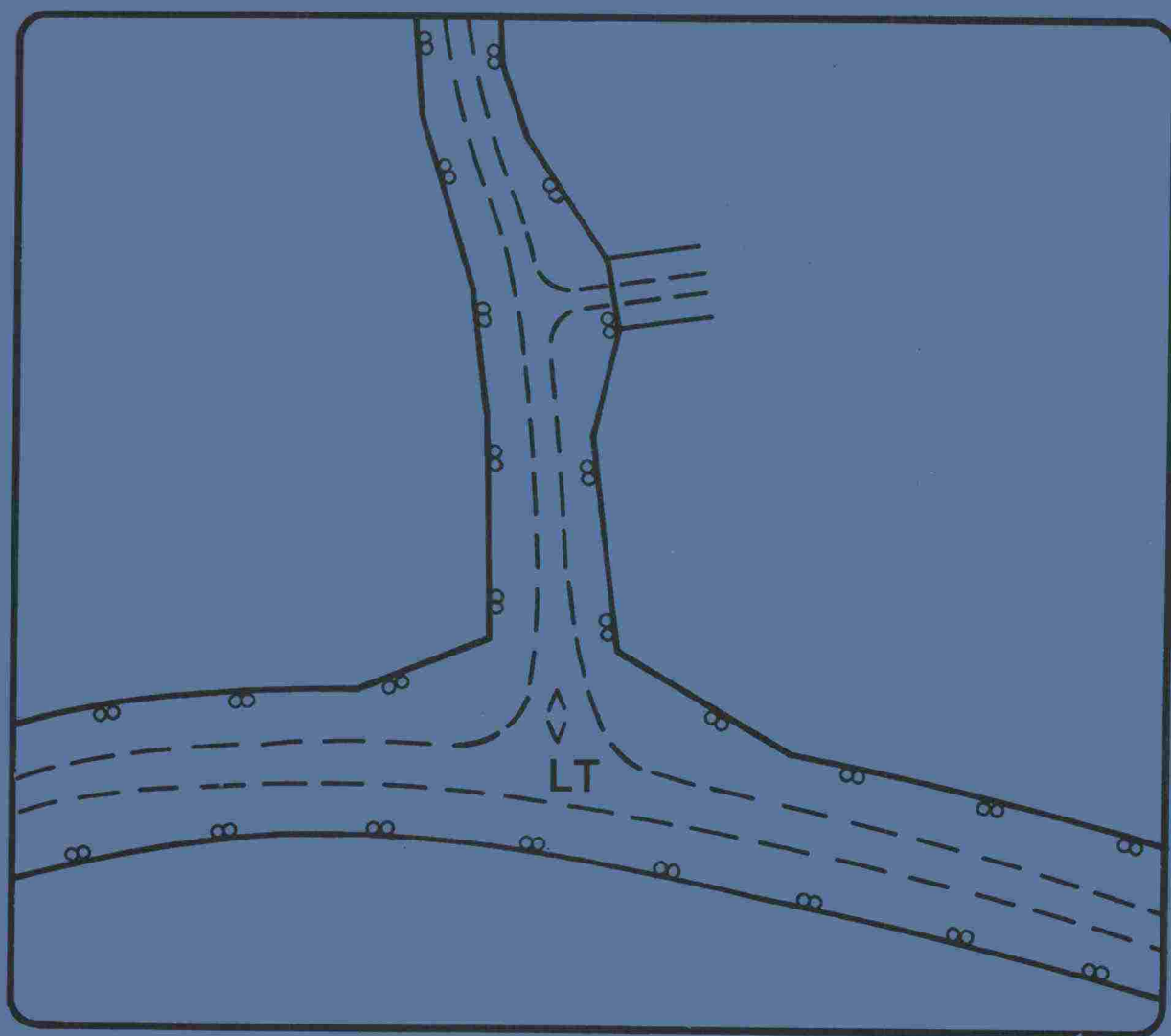


YLEISET TIET ASEMA-, RAKENNUS- JA RANTAKAAVA-ALUEILLA

Näkökohtia kaava-asioista tie- ja
vesirakennuslaitoksen kannalta



Tie - ja vesirakennushallitus
Huhtikuu 1983

08

71E



YLEISET TIET ASEMA-, RAKENNUS- JA
RANTAKAAVA - ALUEILLA

Näkökohtia kaava-asioista tie- ja vesi-
rakennuslaitoksen kannalta

Tie - ja vesirakennushallitus

Huhtikuu 1983

ESIPUHE

Tie- ja vesirakennuslaitoksen (TVL) tehtäviin kuuluu antaa lausuntoja eriasteisista kaavoista ja lisäksi sen edustajat käyvät lukuisia neuvotteluja kaavoittajien kanssa kaavojen laatimisvaiheessa. Pääosan lausunnoista antavat tie- ja vesirakennuspiirit, mutta osa lausunnoista käsitellään myös tie- ja vesirakennushallituksessa (TVH). TVH on antanut tie- ja vesirakennuspiireille ohjeet yleis-, asema-, rakennus- ja rantakaavojen sekä poikkeuslupien lausunnonantomenettelystä kirjeellä Tv-137/27.2.1978.

Nämä ohjeet on tarkoitettu lähinnä TVL:n kaava-asioiden valmistelijoille ja vastuuhenkilöille, mutta myös tiensuunnittelijat voivat käyttää ohjeita hyväkseen. Ohjeiden tarkoituksena on selvittää kaavojen merkitystä tienpidolle ja toisaalta yhdenmukaistaa TVL:n kannanottoja kaavoituskysymyksiin.

Ohjeet sisältävät taustatietoa asema-, rakennus- ja rantakaavojen vaikutuksesta tienpitoon ja niissä on käsitelty tielain ja rakennuslain vuorovaikutussuhteita. Lisäksi ohjeet sisältävät kannanottoja yleisten teiden kaavoittamiseen. Seutu- ja yleiskaavoja ei tässä yhteydessä käsitellä.

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

SISÄLLYSLUETTELO

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

LÄHDELUETTELO

1.	KAAVAT JA LIIKENNEVÄYLÄT	1
1.1	Kaavamuodot	1
1.2	Liikenneväylät kaava-alueilla	4
2.	KAAVAMERKINNÄT JA NIIDEN KÄYTTÄMINEN	8
2.1	Liikenneväyliin liittyvät kaavamerkinnät ja -määräykset	8
2.2	Liikennealueen muodostamisen edellytykset	12
3.	LIIKENNEALUEIDEN LAAJUUS	14
3.1	Liikennealueen leveys	14
3.2	Liittymien näkemäalueet	18
3.3	Liikenneväylien hallinnolliset rajat	23
4.	TIENPITO KAAVA-ALUEELLA	25
4.1	Liikenneväylien hallinnolliset muutokset asemakaava-alueilla	25
4.2	Liikenneväylien hallinnolliset muutokset rakennuskaava-alueilla	26
4.3	Tien tekeminen kaava-alueella	27
4.4	Alueiden lunastaminen yleistä tietä varten	29
5.	OIKEUDET TIENVARSIALUEILLA JA LUPA-ASIAT	30
5.1	Oikeudet ja velvollisuudet tien vierin-, suoja- ja näkemäalueilla	30
5.2	Yleisiä teitä koskevat lupa-asiat kaava-alueella	33
6.	LIITTYMÄT KAAVA-ALUEILLA	35
6.1	Liittymäjärjestelyt kaava-alueilla	35
6.2	Liittymien välimatkat	37
6.3	Liittymäluvut	38
6.4	Liittymien poistaminen	40
7.	KAAVOITTAMINEN YLEISIIN TEIHIN NÄHDEN	42
7.1	Toimintojen sijoittelu	42
7.2	Kaava-alueen rajaaminen	46

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuva 1.	Maankäytön suunnittelujärjestelmän yleispiirteet	1
Kuva 2.	Yleisen tien poikkileikkauksen osat	7
Kuva 3.	Tienpitäjän kannalta keskeisiä kaava-merkintöjä	9
Kuva 4.	Eri liikennemuotojen eritasoinen risteäminen	10
Kuva 5.	Maantien liikennealueen leveys ja sen mahdollinen kaventaminen	15
Kuva 6.	Liikennealueet eritasoliittymissä	17
Kuva 7.	Yleisen tien liittymän näkemäalue	19
Kuva 8.	Kadun tai rakennuskaavatien näkemäalue	20
Kuva 9.	Kevyen liikenteen väylän huomioon ottaminen näkemäalueessa	20
Kuva 10.	Eritasoliittymän näkemäalueet	21
Kuva 11.	Näkemäalueen osoittaminen eri tapauksissa	22
Kuva 12.	Yleisen tien ja kadun hallinnollinen raja	24
Kuva 13.	Kevyen liikenteen väylät yleisen tien yhteydessä	34
Kuva 14.	Liittymäjärjestelyt rakennuskaavassa	36
Kuva 15.	Taajamien kasvusuunnat teihin nähden	43
Kuva 16.	Rakentamisetäisyys valta- ja kantateiden varrella	45
Kuva 17.	Kaavan rajaaminen yleiseen tiehen nähden	47
Taulukko 1.	Kaava-alueilla näkemäalueita määritettäessä käytettävät pysähtymis- ja liittymisnäkemien vähimmäisarvot	18
Taulukko 2.	Liittymävälit kaava-alueilla	37

LÄHDELUETTELO

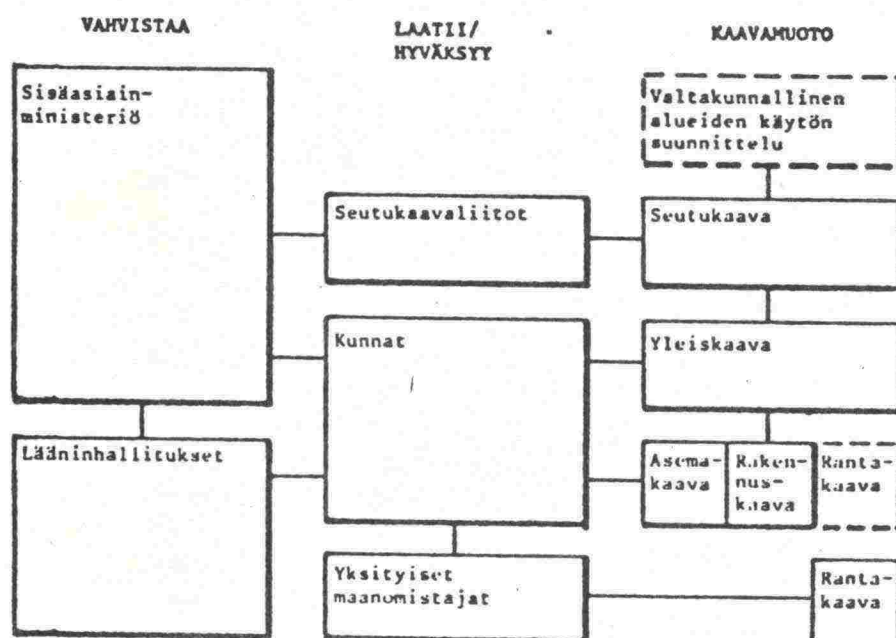
1. Rakennuslaki (RakL)
2. Rakennusasetus (RakA)
3. Sisäasiainministeriön päätös asemakaavoissa ja rakennuskaavoissa käytettävistä merkinnöistä: Kaavoitusohjeita 1/1980
4. Laki yleisistä teistä (TieL)
5. Asetus yleisistä teistä (TieA)
6. Laki oikeudesta entiseen tiealueeseen
7. Laki yksityisistä teistä
8. Liikenneministeriön päätös yleisten teiden näkemäalueiden määrittämisestä
9. Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta
10. TVH:n ohje 722500: "Yleisten teiden tienpidon kustannusjako kuntien ja valtion kesken"
11. TVH:n ohje 722639: "Yksityisten teiden liittymät"
12. TVH:n ohje 741949: "Pienten taajamien liikenneturvallisuukselvitys"
13. TVH:n kirje nro Tv-33/10.1.1983: "Kaupunkien tie- ja katuverkon luokittelu"
14. SM:n kirje nro 838/501/78/17.3.1978: "Maaseututaajamien kaavoitus ja tienparannushankkeiden suunnittelu"
15. SM:n kirje nro 3597/501/81/30.12.1981: "Maa-aineslaki ja rakennuslain uudet toimenpidekieltoja koskevat säännökset"

1. KAAVAT JA LIIKENNEVÄYLÄT

1.1 KAAVAMUODOT

Kaava-
hierarkia

Rakennuslaki (RakL) tuntee viisi kaavamuotoa: seutukaavan, yleiskaavan, asemakaavan, rakennuskaavan ja rantakaavan. Seutukaavaa ja yleiskaavaa kutsutaan yleispiirteisiksi kaavoiksi kun taas asema-, rakennus- ja rantakaavaa kutsutaan yhteisnimityksellä detaljikaavat. Kaavaa, joka on toista yleispiirteisempi ja laajempaa aluetta koskeva, sanotaan ylempiasteiseksi kaavaksi.



Kuva 1. Maankäytön suunnittelujärjestelmän yleispiirteet /x/

Yleisperiaate on, että yksityiskohtaisemman kaavan tulee perustua yleispiirteisempään kaavaan. Perustellusta syystä yksityiskohtaisempi kaava voi poiketa yleispiirteisessä kaavassa osoitetusta ratkaisusta. Yleispiirteisempi kaava ei ole voimassa yksityiskohtaisemman kaavan alueella.

Seutukaava

Seutukaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueen käyttämisestä kahdessa tai useammassa kunnassa. Seutukaavassa on varattava kehityksen edellyttämät riittävät alueet eri tarkoituksia varten. Seutukaavaan kuuluvassa selostuksessa tulee olla mm. esitys seudun kehityksestä, eri tarkoituksiin tarvittavista alueista ja liikenteen järjestämisestä. Seutukaavan hyväksyy seutukaavaliiton liittovaltuusto ja päätös on alistettava sisäasiainministeriön vahvistettavaksi. Seutukaava voidaan hyväksyä myös vaiheittain.

Yleiskaava

Kaupungin yksityiskohtaisen kaavoituksen ja rakentamisen sekä muun maankäytön suunnittelemisen perustaksi on laadittava yleiskaava. Muuta kuntaa varten on laadittava yleiskaava, milloin se on katsottava tarpeelliseksi. Yleiskaava sisältää pääpiirteet kunnan alueen käyttämisestä eri tarkoituksiin. Yleiskaavassa voidaan varata alueita mm. asumista, elinkeinotoimintaa, liikennettä ja virkistyskäyttöä varten. Yleiskaava on mahdollista laatia paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden mukaan sisällöltään ja tarkkuudeltaan erilaiseksi. Kaavaan kuuluu aluevaraukset osoittava yleiskaavakartta mahdollisine yleiskaavamääräyksineen ja selostus, jossa esitetään suunnitelman perusteet ja sen taustana olevat selvitykset.

Osayleiskaava on kunnan osalle laadittu yleiskaava, joka liittyy yleensä kiinteästi tietyn alueen toteuttamiseen tai kehittämiseen.

Yleiskaavan hyväksyy kunnanvaltuusto. Kaava voidaan hyväksyä myös vaiheittain. Hyväksymispäätös on alistettava sisäasiainministeriön vahvistettavaksi, mikäli halutaan, että kaava saa määrätyt oikeusvaikutukset. Vasta vahvistettu yleiskaava syrjäyttää seutukaavan detaljikaavoitusta ohjaavan vaikutuksen.

Asemakaava

Kaupungin yksityiskohtaista järjestämistä ja rakentamista varten on laadittava asemakaava sitä mukaa kuin kehitys vaatii. Myös muuhun kuntaan tai sen johonkin osaan voidaan laatia asemakaava. Asemakaavassa on määrättävä siihen sisältyvien eri alueiden rajat ja alueiden käyttötarkoitukset. Siinä voidaan esittää myös toteutettaessa seurattavat likimääräiset korkeusluvut. Asemakaavassa osoitetaan alueet rakennustoimintaa varten korttelialueittain. Lisäksi voidaan osoittaa alueita useita muita tarkoituksia varten (yleiset alueet) sekä antaa määräyksiä, joita katsotaan tarvittavan aluetta rakennettaessa tai muutoin käytettäessä (asemakaavamääräykset). Asemakaavan hyväksyy kunnanvaltuusto ja hyväksymispäätös on alistettava sisäasiainministeriön vahvistettavaksi. Sisäasiainministeriö on siirtänyt toimivaltaansa suurelta osin lääninhallituksille.

Rakennuskaava

Muun kunnan taaja-asutusta ja muuta sellaista aluetta varten, jonka rakentamisen ja muun maankäytön yksityiskohtainen järjestäminen on tarpeellista, on kunnan toimesta sitä mukaa, kuin kehitys vaatii, laadittava rakennuskaava. Jos alue, jolla on voimassa rakennuskaava, liitetään kaupunkiin, kaavaa on edelleen noudatettava, kunnes aluetta varten on vahvistettu asemakaava. Rakennuskaavassa tulee osoittaa eri tarkoituksiin aiottujen alueiden (rakennusmaat, yleiset alueet ja maatalousalueet) sijainti ja rajat. Rakennuskaavan ei yleensä tarvitse olla määräyksiltään niin yksityiskohtainen kuin asemakaavan. Rakennuskaavan hyväksyy kunnanvaltuusto ja päätös on alistettava lääninhallituksen vahvistettavaksi.

Rantakaava

Milloin meren tai vesistön rannalla olevan alueen rakentamisen ja muun käytön suunnittelemisen pääasiallisena loma-asutuksen järjestämistä varten on tarpeen sen johdosta, että alueella on alettu myydä, vuokrata tai ositella maata tällaista asutusta varten taikka alueella muutoin on odotettavissa maankäytön järjestämistä edellyttävän loma-asutuksen muodostamista, eikä asema- tai rakennuskaavaa ole pidettävä tarpeellisena, on alueelle laadittava rantakaava. Rantakaavassa osoitetaan rakennusmaat, yhteiskäyttöalueet, yleiset alueet ja maatalousalueet. Rantakaavan hyväksyy kunnanvaltuusto ja vahvistaa lääninhallitus.

1.2 LIIKENNEVÄYLÄT KAAVA-ALUEILLA /x/

Detaljikaavojen liikenneväylät

Asemakaava-alueella on katuja ja rajatuissa tapauksissa yleisiä teitä. Yksityistielain tarkoittamia yksityisiä teitä voi olla asemakaava-alueella niin kauan, kun kaava ei ole täysin toteutunut. Samoin alueella voi olla kunnan hoidossa olevia teitä, joita ei ole vielä luovutettu katuna yleiseen käyttöön. Kiinteistöjen omia, yksityistielain piiriin kuulumattomia teitä voi olla myös toteutuneessa kaavassa.

Rakennuskaava-alueella on rakennuskaavateitä ja yleisiä teitä sekä tilojen sisäisiä omia teitä. Varsinaisia yksityisiä teitä alueella on kaavan ollessa toteutumaton. Samoin siellä voi olla kunnan hoidossa olevia teitä, joita ei ole vielä luovutettu rakennuskaavatienä yleiseen käyttöön.

Rantakaava-alueella on yleisiä teitä ja yksityisiä teitä.

Yleiset tiet

Yleisellä tiellä tarkoitetaan sellaista tietä, jonka pitämisestä huolehditaan julkisena tehtävänä siten, kuin laissa yleisistä teistä (TieL) säädetään. Yleisen tien tienpitäjänä on valtio (poikkeuksellisesti voidaan myös kunta määrätä tienpitäjäksi). Viranomaisena, joka huolehtii tienpitäjälle kuuluvista tehtävistä ja käyttää puhevaltaa tienpitoa koskevissa asioissa, toimii TVH sekä sen alainen piirihallinto.

Yleiset tiet ovat maanteitä tai paikallisteitä. Maantie on tarpeen kauttakulkevaa kaukoliikennettä taikka sellaista muuta yleistä liikennettä varten, jolla ei ole pääasiallisesti vain paikallinen merkitys tai se on muun yleisen tarpeen vaatima. Paikallistie on pääasiallisesti tarpeen kunnan sisäistä tai muuta sellaista yleistä liikennettä varten, jolla on vain paikallinen merkitys. Yleinen tie voidaan tehdä moottoritai moottoriliikennetieksi liikenteen niin vaatiessa.

Yleisten teiden toiminnalliset luokat

Liikenneministeriö määrää liikenteelliseltä merkitykseltään tärkeät maantiet valtateiksi tai kantateiksi. TVL käyttää lisäksi muilla teillä teiden merkitystä osoittavia luokkia: seudullinen tie, kokoojatie, yhdystie ja pääsytie. Tässä luokituksessa seudullinen tie ja kokoojatie vastaavat suunnilleen muita maanteitä, yhdystie paikallistietä ja pääsytie yksityistietä.

/x/ Näissä ohjeissa kaava-alueilla tarkoitetaan detaljikaava-alueita.

Yksityiset tiet

Yksityiset tiet voivat olla sellaisia teitä, joihin sovelletaan lakia yksityisistä teistä tai sellaisia teitä, joita vain asianomaisen kiinteistön omistajalla tai haltijalla on oikeus käyttää ja joihin ei lakia yksityisistä teistä sovelleta. Yksityistielain tarkoittaman tien tienpitäjänä on tieosakkaiden muodostama tiekunta (tai rantakaava-alueella rantakunta), milloin se on perustettu. Muussa tapauksessa tienpitäjänä toimivat kaikki tieosakkaat yhteisesti. Kaava-alueella esim. tonttiliittymä on sellainen yksityinen tie, johon ei yksityistielakia sovelleta.

Kadut

Katuja voi olla vain asemakaava-alueella. Kadun rakentaminen kuuluu kaupungille. Uutta katua on rakennettava sitä mukaa, kuin asemakaavan mukainen rakentaminen sen varrella edistyy. Jokainen poikkikatujen rajaama kadunosa on rakennettava, milloin sen varrella olevista tonteista on rakennettu vähintään kolmannes kaikkien kadunosan varrella olevien tonttien katuvuuden pituudesta (RakL 79 §). Katu on rakennettava kaupunginhallituksen vahvistaman katupiirustuksen mukaisesti ja luovutettava yleiseen käyttöön. Asemakaava-alueella kaupunki saa omistukseensa katualueen, joka ei sille ennestään kuulu erotuttamalla sen itselleen. Maanomistaja joutuu luovuttamaan tietyn osan maastaan korvauksetta katualueeksi. Ilmaisluovutusvelvollisuus koskee vain ensimmäistä kaavaa eikä kaavan muutoksella muodostettua uutta katualuetta. Asemakaavamääräyksillä voidaan katualue määrätä erilaisiin liikennetarkoituksiin, kuten jalankulkuun, polkupyöräilyyn, huoltoajoon tai joukkoliikenteeseen. Liikenneministeriö määrää kunnan hakemuksesta tietyt kadut kauko- tai kauttakulkuliikenteelle tärkeiksi.

Rakennuskaava- tie

Rakennuskaavatie on rakennuskaava-alueella yleiseen käyttöön luovutettu tie, joka ei ole yleisistä teistä annetun lain mukainen tie. Rakennuskaavatien toteuttaminen on kunnan asia ja se on rakennettava kunnanhallituksen vahvistaman tiepiirustuksen mukaisesti. Rakennuskaavatien toteuttamisajankohtaa ei ole lailla sidottu kaavan muuhun toteutuneisuuteen. Kun rakennuskaavatieksi osoitettua aluetta, jolla ei ole rakennusta tai joka ei ole välttämätöntä rakennuksen käyttämistä varten, tarvitaan rakennuskaava-alueen tarkoituksiin, saadaan se panna kuntoon ja asettaa siihen johtoja sekä luovuttaa se rakennuskaava-alueen liikenteeseen. Maanomistaja on velvollinen sallimaan maan käyttämisen rakennuskaavatieksi tietyissä tapauksissa korvauksetta.

*Kauttakulku-
tai sisään-
tulotie*

Asemakaavassa voidaan määrätä liikennealueita yleisen tien välittömänä jatkeena olevia kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettuja teitä varten (RakL 36 §). Tämän lainkohdan perusteella voi asemakaava-alueella olla yleisiä teitä. Tarkoitettaessa kauttakulku- tai sisääntuloteitä puhutaan yleensä vain tieliikennealueista.

*Liikenne-
väylä*

Rakennuskaavan tulee osoittaa yleiseen liikenteeseen käytettävien liikenneväylien sijainti ja rajat. Liikenneväylä-käsite sisältää tässä tarkoituksessa sekä rakennuskaavatiet että yleiset tiet. Rakennuskaavatie-käsite virallistui varsinaisesti vasta lainmuutoksessa v. 1981. Tätä aikaisemmin tehdyissä rakennuskaavoissa ei yleisiä teitä ole aina erotettu muista liikenneväylistä edes kaavamerkinnöillä. /x/

Tiealue

Tiealueen muodostaa alue, johon kuuluvat ajorata ja muut liikenneradat niin kuin jalkakäytävä ja polkupyörätie, sekä niiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, rakenteet ja laitteet, kuten piennar, luiska, pengermä, oja, keski-, väli- ja rajakaista, kohtaamis-, kääntymis- tai pysähdyspaikka, tiehen välittömästi liittyvä vähäinen varasto- tai pysäköimisalue sekä mm. melueste (Tiel 3 §). Tiealue määrätään yleensä maanmittaustoimituksessa. Ellei sitä ole pidetty, ulottuu tiealue metrin etäisyydelle ojan tai, missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä.

Vierialue

Vierialue on tiealueen ulkopuolinen osa, joka ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan tai, jollei ojaa ole, kolmen metrin etäisyydelle tieluiskan tai leikkauksen ulkoreunasta. Maanmittaustoimituksessa tiealue voidaan ulottaa osittain tai kokonaan tälle etäisyydelle, koska tiealueen rajan ei tällöin tarvitse seurata pikupiiirteisesti ojan, tieluiskan tai leikkauksen reunaan.

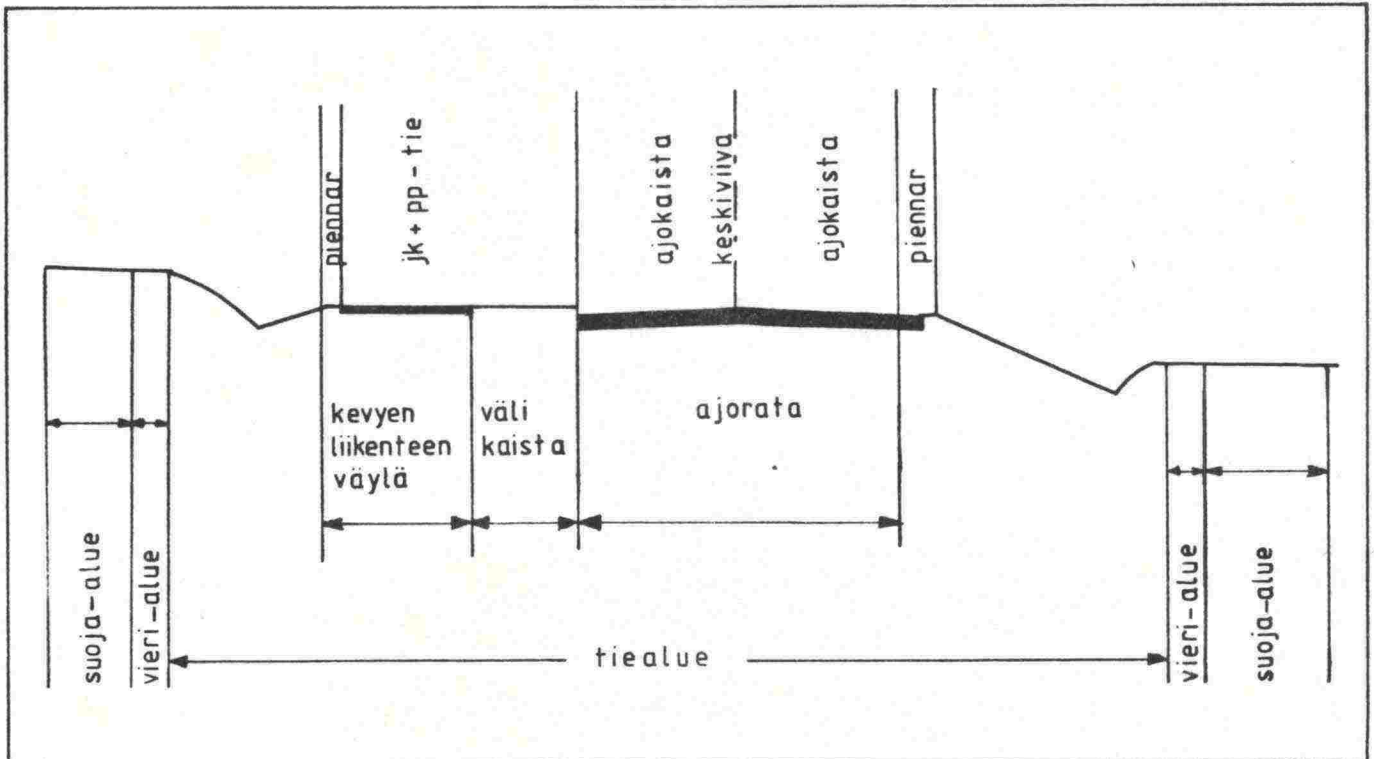
Suoja-alue

Tie- ja vierialueen ulkopuolella on tien molemmin puolin suoja-alue. Tällä alueella on rakennusten pitäminen kielletty.

/x/ Näissä ohjeissa rakennuskaavassa yleistä tietä varten varattua aluetta sanotaan liikenneväylä-alueeksi, kun tarkoitetaan myös ilman liikennealuemerkintää olevia varauksia.

Näkemäalue

Näkemäalue on teiden liittymissä ja risteyksissä taikka tien kaarrekohdassa suoja-alueen ulkopuolella oleva alue, joka on pidettävä vapaana näkemää rajoittavista esteistä liikenneturvallisuuden vuoksi.



Kuva 2. Yleisen tien poikkileikkauksen osat

2. KAAVAMERKINNÄT JA NIIDEN KÄYTTÄMINEN

2.1 LIIKENNEVÄYLIIN LIITTYVÄT KAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

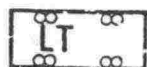
Asemakaava- merkinnät

Asemakaavassa yleistä tietä varten varattu alue osoitetaan LT-merkinnällä, joka merkinnän selityksen mukaan on kauttakulku- tai sisään tulotie suoja- ja näkemäalueineen. Epävirallisesti LT-merkintää nimitetään tieliikennealueeksi, koska varsinaista merkinnän selitystä on hankala käyttää. LT-merkinnän kanssa ei voida käyttää liikennealueen ulkopuolisia alueita koskevia suoja-aluemerkintöjä eikä liittymien näkemäaluemerkintöjä. Tiehen kuuluvat lossi- ja lauttaväylät merkitään vesialueiksi. Tienpitoaineen ottamispaikat osoitetaan EO-merkinnällä. Liikenneväylien varrella olevat suojaviheralueet osoitetaan EV-merkinnällä.

Varsinaisten aluevarausmerkintöjen lisäksi asemakaavassa käytetään muitakin merkintöjä. Suojaviheralueelle voidaan lisätä meluesteen rakentamista edellyttäviä merkintöjä. Meluesteitä osoittavia merkintöjä voidaan käyttää myös liikennealueella. Nuolimerkinnällä osoitetaan ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti. Merkinnällä osoitetaan kaikki liittymät, jotka LT-alueella olevalle yleiselle tielle sallitaan. Eri liikennemuotojen eritasoista risteämistä osoittavista merkinnöistä raskaamman liikennemuodon väylää osoittava merkintä piirretään ehjänä ja kevyemmän liikenteen väylä pistekatkoviivalla. Esim. rautatieliikennealue merkitään ehjällä viivalla ja sitä risteävä tieliikennealue pistekatkoviivalla. Sen sijaan tieliikennealuetta risteävät kadut ja muut alemman luokan väylät merkitään pistekatkoviivalla ja tieliikennealue ehjällä viivalla.

Jos muita kuin tieliikennealueita varataan kaavassa tienpitäjää varten, voidaan alueen käyttötarkoitusta osoittavaan merkintään lisätä indeksi v, joka osoittaa, että alue on varattu valtion tarpeisiin. Tällainen voi olla esim. tiemestarin tukikohdan varaus, joka muuten osoitetaan käyttötarkoituksen mukaisella korttelimerkinnällä.

Yleisen tien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueen merkintää ei ole annettu. Tasoristeyksen näkemäalue voidaan osoittaa esim. när-merkinnällä, joka tarkoittaa rautatien näkemäalueeksi varattua alueen osaa.



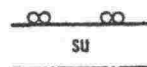
Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen.



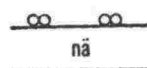
Yleinen tie suoja- ja näkemäalueineen.



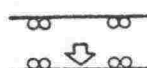
Yleinen tie vierialueineen.



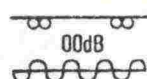
Yleisen tien suoja-alueeksi varattu alueen osa.



Yleisen tien näkemäalueeksi varattu alueen osa.



Ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti.



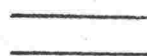
Merkintä osoittaa, että liikennealue on varustettava meluvallilla tai muulla melua estävällä rakenteella, jonka ääneneristävyys liikennemelua vastaan on vähintään 00 dB (A).



Maankamaran aineiden ottoalue.



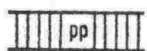
Suojavaieralue.



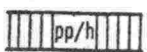
Katu/Rakennuskaavatie.



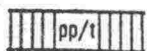
Jalankululle varattu katu/tie.



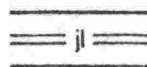
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.



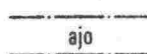
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.



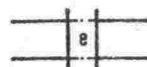
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.



Joukkoliikenteelle varattu katu/tie.



Alueella oleva ajoyhteys.



Eritasoristeys.



Kadun tai liikennealueen alittava jalankulkukatu.

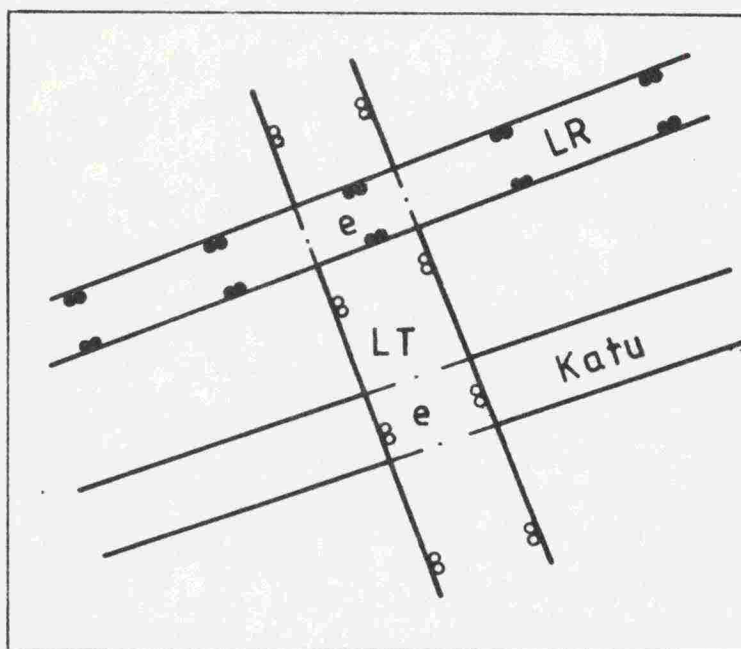


Kadun tai liikennealueen ylittävä jalankulkukatu.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Kuva 3. Tienpitäjän kannalta keskeisiä kaavamerkintöjä



Kuva 4. Eri liikennemuotojen eritasoinen risteäminen.

Rakennuskaava- merkinnät

Rakennuskaavassa käytetään pääasiassa samoja merkintöjä kuin asemakaavassa. Yleisiä teitä varten tarkoitettut liikenneväylät merkitään kuitenkin rakennuskaavassa kolmella eri tavalla. LT-merkinnällä osoitetaan kauttakulku- ja sisään tulotiet suoja- ja näkemäalueineen. Muut yleiset tiet merkitään LYS- tai LYT-merkinnällä. LYS-merkintää käytetään silloin, kun suoja- ja näkemäalueet sisällytetään liikennealueeseen. LYS-merkinnällä voidaan osoittaa aluevaraus esim. sellaiselle uudelle tielle, josta ei ole tie-suunnitelmaa, minkä mukaan tien rakentamiseen tarvittavan tiealueen rajat voitaisiin määrätä. LYT-merkintää käytetään lähinnä ahtailla keskusta-alueilla, joilla tilankäyttö on rajoitettu ja ympäristövaatimukset edellyttävät kapeaa liikennealuetta. Liikennealueen rajoittuessa maatalousalueeseen voidaan myös käyttää LYT-merkintää.

Kun liikennealue on rakennuskaavassa merkitty LYT-merkinnällä, suoja-alue voidaan osoittaa liikennealueen viereisen alueen maankäyttöä rajoittavalla su-merkinnällä ja liittymien näkemäalue nä-merkinnällä. Suoja- ja näkemäalueen raja merkitään tällöin pistekatkoviivalla. Su- ja nä-merkinnät osoitetaan kaikkien niiden maankäyttömuotojen kohdalla, joilla suoja- ja näkemä-alue määräyksien halutaan olevan voimassa. Vanhoilla ahtailla keskusta-alueilla saatetaan suoja-alue joutua jättämään kokonaan pois.

Nuolimerkinnällä osoitetaan rakennuskaavassa liikennealueille sallittavat liittymät maatalousalueiden kohdalla talouskeskuksiin ym. johtavat yksityisten teiden liittymät mukaan lukien. Rakennuskaavassa ajoneuvoliittymän kieltävää merkintää voidaan käyttää myös yleisillä teillä.

- Vanhat rakennus-* Vanhoja kaavamerkintöjä käytettäessä on liikennealue
kaavamerkinnät rakennuskaavassa osoitettu yhdellä merkinnällä (LT), jota on käytetty maanteilla, mutta joskus myös paikallisteilla. Useimmiten paikallistiet on vanhoissa kaavoissa jätetty ilman liikennealuemerkintää eli merkitty samalla aluevarausmerkinnällä kuin rakennuskaavatiet. Vanhoissa kaavoissa ilman liikennealuemerkintää oleva liikenneväylä voidaan toteuttaa joko yleisenä tienä tai rakennuskaavatienä. Nykyään ilman liikennealuemerkintää oleva liikenneväylävaraus tarkoittaa rakennuskaavatietä.
- Rantakaava-* Rantakaavassa käytetään samoja merkintöjä kuin raken-
merkinnät nuskaavassa.
- Kaavamääräyk-* Asemakaavassa voidaan antaa asemakaavamääräyksiä lii-
set kennealueen järjestämisestä ja rakentamisesta sille. Jollei asemakaavamääräyksiä ole, asemakaavan vahvistus ei koske liikennealueen sisäistä järjestelyä. Pelkät ohjeelliset merkinnät liikennealueen sisällä eivät ole tienpitäjää velvoittavia, vaan kuvaavat kaavoittajan käsitystä asiasta. Myös rakennus- ja rantakaavassa voidaan antaa liikenne- ja liikenneväyläalueita koskevia kaavamääräyksiä. Käytännössä liikennealueen sisäistä järjestelyä koskevien kaavamääräysten antaminen on harvinaista. Sen sijaan kaavamääräykset voivat koskea esim. liittymien kieltämistä.

2.2 LIIKENNEALUEEN MUODOSTAMISEN EDELLYTYKSET

LT-merkinnän
ehdot asema-
kaavassa

Asemakaavassa voidaan liikennealue muodostaa sellaisia yleisen tien välittömänä jatkeena olevia kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettuja teitä varten, joille ei ole pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta paitsi erityisesti järjestetyissä liittymiskohdissa (RakL 36 §). Tällaisen tien tulee siis olla kaava-alueen ulkopuolelta tulevan yleisen tien välitön jatke, joka päättyy kaava-alueen sisällä tai jatkuu edelleen kaava-alueen halki kaavan ulkopuolelle.

Tien, jota varten kaavassa varataan liikennealue, tulee olla kauttakulku- tai sisääntuloliikenteeseen tarkoitettu. Kauttakulku ja sisääntuloteitä määrättäessä tarkastellaan samanaikaisesti koko kunnan tai kaupunkiseudun tieverkkoa. Näiden teiden tulee asemakaavoituilla alueilla muodostaa mahdollisimman yhtenäinen ja riittävän korkealuokkainen verkko, johon ei sisälly yleisen tienpidon kannalta tarpeettomia osia. Käytännössä liikennealueen muodostamisessa noudatetaan seuraavia periaatteita /x/:

- Valta- ja kantatiet ovat kauttakulkuliikenteelle tarkoitettuja ja niille tulee mahdollisuuksien mukaan muodostaa liikennealue. Sisääntuloliikenteelle tarkoitettuja ne ovat vain niissä kaupungeissa, joista ne alkavat tai joihin ne päättyvät. Sisääntuloteilla liikennealue päätetään sellaisen katuliittymän kohdalla, missä tie muuttuu luonteeltaan pääasiassa taajaman sisäistä liikennettä palvelevaksi kaduksi. Liikennealueen päätekohta sovitaan kaupungin kanssa.
- Seudulliset tiet päättyvät useimmiten kaupunkiin, jolloin ne ovat sisääntuloliikenteelle tarkoitettuja ja niille voidaan muodostaa liikennealue. Sisääntuloteilla liikennealue päätetään sellaisen katuliittymän kohdalla, missä tie muuttuu luonteeltaan pääasiassa taajaman sisäistä liikennettä palvelevaksi kaduksi. Liikennealueen päätekohta sovitaan kaupungin kanssa. Mikäli kauttakulku-liikenne on niin huomattavaa, että tie on katsottu aiheelliseksi ohjata kaupunkirakenteen ohi, tulee liikennealue määrätä ohikulkutielle entisen tai entisten sisääntulojen jäädessä ilman liikennealuetta.
- Kokoojateille ei yleensä ole tarpeen muodostaa liikennealuetta. Tieverkon yhtenäisyyden vuoksi liikennealue voidaan kuitenkin muodostaa kokoojatie tulosuunnasta lähimpään samalla puolella taajamaa sijaitsevaan ylempiluokkaiseen tiehen saakka.

/x/ Näitä periaatteita soveltaen TVH on luokitellut kaupunkien tie- ja katuverkon; kirje nro Tv-33/10.1.1983

Edellä mainittujen teiden tulee liittymäjärjestelyiltään ja liittymien välimatkojen suhteen täyttää ne periaatteet, jotka on esitetty kohdassa 6.2, ennenkuin liikennealue voidaan hyväksyä.

Liikennealueen muodostamisen ehdoista seuraa, että vain osalle yleisistä teistä voidaan asemakaavassa muodostaa liikennealue. Esim. paikallisteille ei voida liikennealuetta muodostaa niiden paikallisen luonteen vuoksi.

*Liikennealue-
merkintöjen
ehdot raken-
nuskaavassa*

Rakennuskaavassa voidaan käyttää LT-merkintää vain kauttakulku- ja sisääntuloteilla kuten asemakaavassa-kin. Rakennuskaavassa LT-merkinnän käyttö rajoitetaan koskemaan valta- ja kantateitä sekä seudullisia teitä. LT-merkintä edellyttää rakennuskaavassakin korkealuokkaisia liittymäjärjestelyjä, joskaan ehto, että liittymiä saa olla vain erityisesti järjestetyissä liittymäkohdissa, ei koske rakennuskaavaa. Muut kuin kauttakulku- tai sisääntulotiet eli alemman luokan maantiet ja kaikki paikallistiet voidaan osoittaa rakennuskaavassa LYS- tai LYT-merkinnällä. Toiminnalliselta luokaltaan tällaiset tiet ovat kokoojateitä ja yhdysteitä.

Rakennuskaavassa voidaan eri tavalla kuin asemakaavassa merkitä lähes kaikille yleisille teille liikennealue. Kuitenkin sellaiset yleiset tiet, jotka eivät enää täytä tielain yleisen tien ehtoja, tulee merkitä rakennuskaavateiksi. Esim. lyhyet, pääosiltaan rakennuskaava-alueelle jäävät rengas- ja pistotiet, jotka palvelevat kaava-alueen asutusta, tulee merkitä rakennuskaavateiksi. Sen sijaan kunnan keskustaajaman tai muun palvelukeskuksena merkitykseltään vastaavan taajaman keskusta-alueelle johtava tärkeä sisääntulotie, joka välittää taajamaan sen ulkopuoliselta yleiseltä tieltä tulevaa liikennettä, voidaan merkitä liikennealueeksi.

3. LIIKENNEALUEIDEN LAAJUUS

3.1 LIIKENNEALUEEN LEVEYS

Lähtökohdat

Kun asema- ja rakennuskaavoissa varataan yleistä tietä varten alue LT-merkintää käyttäen tai rakennuskaavassa LYS-merkintää käyttäen, liikennealueen laajuus määräytyy tien tekemiseen tarvittavan tiealueen sekä suoja- ja näkemäalueiden perusteella. Kun rakennuskaavassa käytetään LYT-merkintää, liikennealueen laajuus määräytyy tien tekemiseen tarvittavan, tietoimittuksessa määrätyn tai määrättävän tiealueen mukaiseksi.

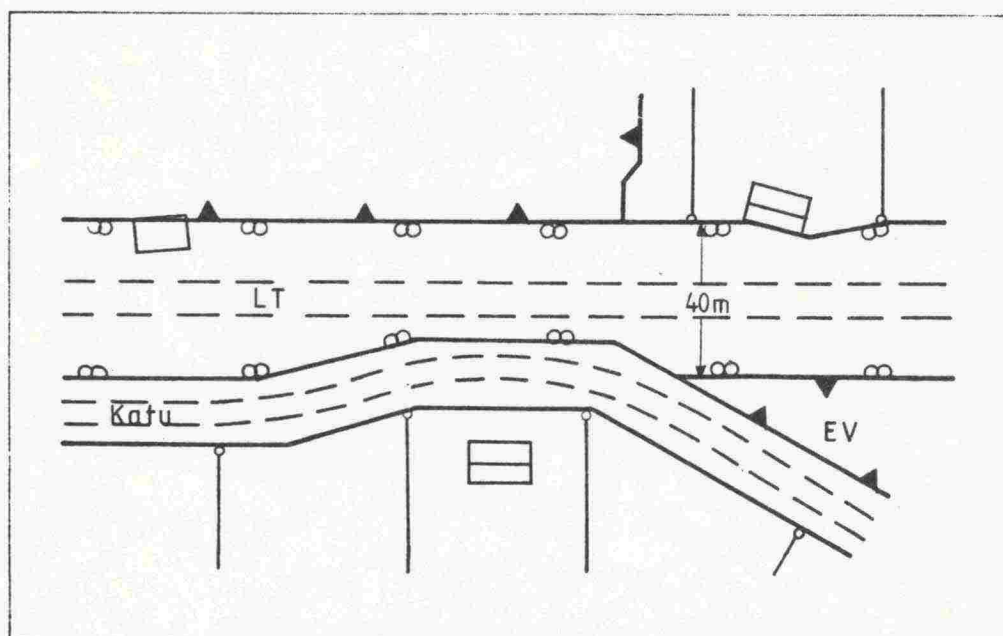
Kaavoittamattomilla alueilla tien suoja-alue ulottuu 20 m etäisyydelle maantien tai 12 m etäisyydelle paikallistien ajoradan tai, jos niitä on kaksi tai useampia, lähimpänä olevan ajoradan keskiviivasta (Tiel 41 §). Erityisistä syistä voidaan tiesuunnitelmassa tai lääninhallituksen päätöksellä pidentää sanottua etäisyyttä määrättyllä tiellä tai sen osalla enintään 50 metriksi. Käytännössä valta- ja kantateiden suoja-alue määrätään 30 m levyiseksi. Muilla maanteilla ja eritasoliittymän rampeilla on suoja-alueen leveys 20 m. Suoja-alue määrätään 50 metriksi moottoriteilla ja silloin, kun varaudutaan toisen ajoradan rakentamiseen. Tiesuunnitelmissa ei kaava-alueiden kohdalla osoiteta suoja-alueita.

Liikennealueen leveys suoja-alueen mukaan

Suoja-alue määrätään kaavassa sen levyiseksi kuin kulloisessakin tapauksessa katsotaan tarpeelliseksi. Edellä mainittuja metrimääriä ei ole tällöin välttämätöntä noudattaa. Määrättäessä liikennealueen leveyttä suoja-alueen perusteella lähtökohtana on 20 m etäisyydelle ajoradan keskiviivasta ulottuva suoja-alue eli maantien liikennealue kaavoitetaan noin 40 m levyisenä. Liikennealuetta voidaan edellä esitetystä kaventaa tai leventää olosuhteiden mukaan. Kaventaminen tulee kysymykseen tiiviisti rakennetuilla keskusta-alueilla tilanpuutteen vuoksi niin, että rakennettu ympäristö voidaan mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Alemman luokan teillä, kun liikennemäärät ovat pieniä tai tiekohtainen nopeus on liikennemerkein rajoitettu alhaiseksi, voidaan liikennealueen leveydestä niinkään tinkiä. Liikennealuevarauksen tulee kuitenkin olla riittävä tienpidon ja liikenneturvallisuuden kannalta, mikä merkitsee varsinkin korkeampi-luokkaisilla teillä myös suoja-alueiden sisällyttämistä liikennealueeseen.

Jos suoja-alue ulottuu kaava-alueen kohdalla pääosin vain muutaman metrin tien tekemisen yhteydessä lunastetun tiealueen ulkopuolelle, merkitään liikennealueeksi vain lunastettu tiealue, mikäli se on riittävä myös tulevaisuuden tarpeita varten. Paikallisteillä,

joiden suoja-alue on vain 12 m, tilanne on usein edellä kerrotun kaltainen, josta syystä paikallisteiden liikennealue varataan yleensä tiealueen mukaisesti. Liikennealuetta voidaan myös kaventaa vain toispuolisesti. Esim. kun katu tai rakennuskaavatie sijaitsee lähellä yleistä tietä tien suuntaisena, tulee katu tai rakennuskaavatie jättää liikennealueen ulkopuolelle. Jos liikennealuetta joudutaan jollakin kohdalla toispuolisesti kaventamaan, ei ole mitään syytä vastakkaisella puolella varata ylileveää liikennealuetta, mikäli tie on tarkoitus säilyttää entisellä paikallaan.



Kuva 5. Maantien liikennealueen leveys ja sen mahdollinen kaventaminen.

*Liikenne-
alueen le-
veys tie-
alueen mu-
kaan*

Kun suoja-alue jätetään kokonaan liikennealueen ulkopuolelle tai jos tien rakentamiseen tarvittava alue on tien suoja-aluetta leveämpi, määrätään liikennealueen leveys tiealueen mukaan. Määrättäessä liikennealueen leveyttä tiealueen perusteella tulee tiealueen leveydessä ottaa huomioon nähtävissä olevat tulevaisuuden tarpeet.

*Varautuminen
jk+pp-tiehen*

Jos on varauduttava erillisen, yleiseen tiehen kuuluvan kevyen liikenteen väylän rakentamiseen liikennealueelle, on se otettava huomioon liikennealueen leveydessä. Liikennealueen rajaa ei yleensä kuitenkaan tule kevyen liikenteen väylän vuoksi määrätä yli 30 m etäisyydelle ajoradan keskiviivasta. Alikulkukäytävien kohdalla on varattava riittävästi aluetta. Jos kevyen liikenteen väylä sijaitsee pääosin niin etäällä yleisestä tiestä, ettei sen voida enää katsoa kuuluvan yleiseen tiehen, kaavoitetaan se liikennealueen ulkopuolelle jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi taikka puisto- tai suojaviheralueelle ohjeellisin merkinnöin.

Muut tarpeet

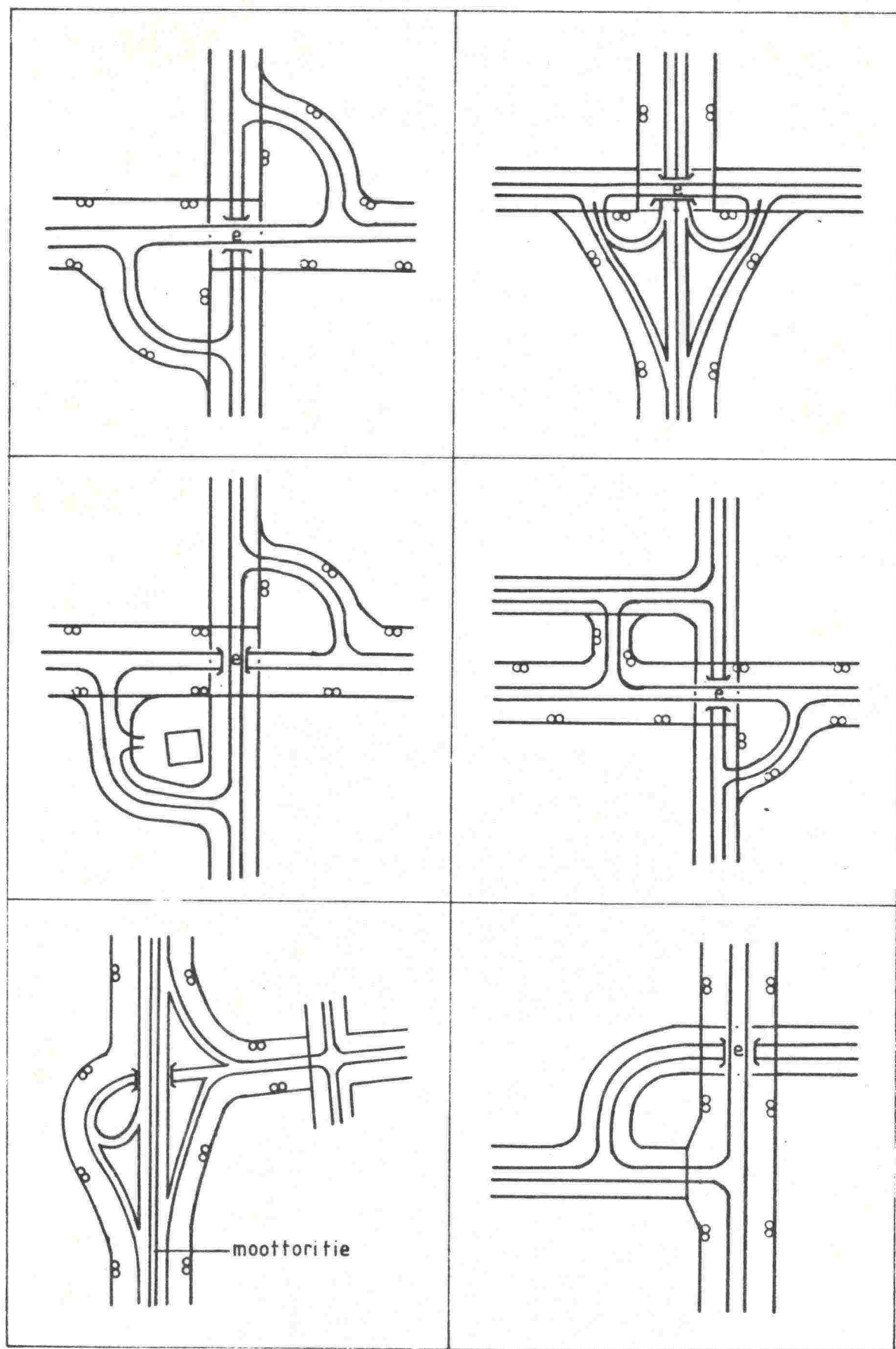
Jos kaksikaistainen tie tullaan muuttamaan neli- tai useampikaistaiseksi taikka varaudutaan rakentamaan toinen ajorata nykyisen viereen, on nämä liikennealueen leveydessä otettava huomioon. Tasoliittymien kohdalla liittymän kanavointi vaatii lisäaluetta. Samoin linja-autopysäkit vaativat tiealueen leventämistä. Jos meluvalli tai suojaistutukset sisällytetään tiealueeseen, tulee myös niiden tarvitsemat alueet ottaa huomioon liikennealuevarauksessa.

*Eritaso-
liittymät*

Eritasoliittymät ja niihin varautuminen aiheuttavat liikennealueeseen laajennuksia. Liikennealueeseen sisällytetään eritasoliittymän rampit sekä rampin sisään jäävä alue. Sen sijaan risteävä katu merkitään katualueena yleisen tien suuntaisen liikennealueen rajaan saakka. Jos kuitenkin yleisen tien ja kadun väliseen ramppiin sallitaan liittymä, on ramppi kaavoitettava kaduksi. Jos katu toimii rampin osana, kaavoitetaan liikennealueeksi vain kyseistä katua ja yleistä tietä yhdistävä tie. Moottoritien liittymä- ja erkanemistiet merkitään liikennealueeksi niiltä osin, millä vain moottoritiellä sallitut ajoneuvot voivat ajaa ja joilla noudatetaan näille teille tieliikenneasetuksessa määrättyjä muita liikennesääntöjä. Edellä sanottu koskee myös moottoriliikennetien liittymä- ja erkanemisteitä.

*Vaiheittain
rakentaminen*

Vaiheittain rakentamista kaavassa ei voida osoittaa, minkä vuoksi liikennealuevaraus on yleensä tehtävä lopputilanteen mukaiseksi. Joissakin tapauksissa ensimmäinen vaihe ei satu samalle kohdalle toisen vaiheen kanssa, jolloin joudutaan varaamaan niin laaja alue, että molemmat vaiheet sopivat liikennealueelle. Tällainen tapaus voi tulla kysymykseen esim. kun tasoliittymä muutetaan toisessa vaiheessa eritasoristeykseksi, jolloin tasoliittymän näkemäalueet eivät ole enää tarpeen eritasovaiheessa. Kaavanmuutoksella voidaan tarpeettomaksi käyneet varaukset myöhemmin poistaa.



Kuva 6. Liikennealueet eritasoliittymissä

3.2 LIITTYMIEN NÄKEMÄALUEET

*Milloin näkemä-
alueet on varat-
tava*

Yleisen tien näkemäalueet on varattava siten, että saavutetaan liikenneturvallisuuden, liikenteen joustavuuden ja liikenteenvälityskyvyn kannalta riittävät näkemät. Näkemäalueita varataan tien kaarrekohdissa, teiden liittymissä, tien ja rautatien tasoristeyksissä sekä tien kulkiessa vesireitin poikki.

Näkemäalueet on määritetty liikenneministeriön päätöksessä 314/81. Kaavoituksessa liikenneministeriön päätöstä sovelletaan teiden liittymien näkemäalueisiin seuraavien ohjeiden mukaisesti.

*Näkemäalueen
määrittämisperus-
teet*

Näkemäalue määrätään tien mitoitussnopeudesta riippuvan pysähtymis- tai liittymisnäkemän perusteella. Mitoitussnopeudella tarkoitetaan sitä ajoneuvoliikenteen nopeutta, jonka perusteella tie suunniteltaessa mitoitetaan. Kaava-alueella näkemäalueita määrättäessä mitoitussnopeutena voidaan yleensä käyttää liikennemerkein osoitettua nopeakrajoitusta tulevien tienparannustoimenpiteiden sallimat nopeakrajoituksen muutokset huomioon ottaen. Keskusta-alueilla voi myös nopeakrajoitusta pienempi mitoitussnopeus tulla poikkeuksellisesti kysymykseen.

Pysähtymisnäkemällä tarkoitetaan matkaa, miltä etäisyydeltä ajoneuvon kuljettajan on nähtävä tiellä oleva este voidakseen normaaliolosuhteissa pysäyttää ajoneuvonsa ennen estettä.

Liittymisnäkemällä tarkoitetaan matkaa, mille etäisyydelle tasoliittymään saapuvan väistämisvelvollisen ajoneuvon kuljettajan on nähtävä etuajo-oikeutetun tien suuntaan voidakseen arvioida tilanteen sellaiseksi, että hän voi kääntyä etuajo-oikeutetulle tielle tai ylittää sen.

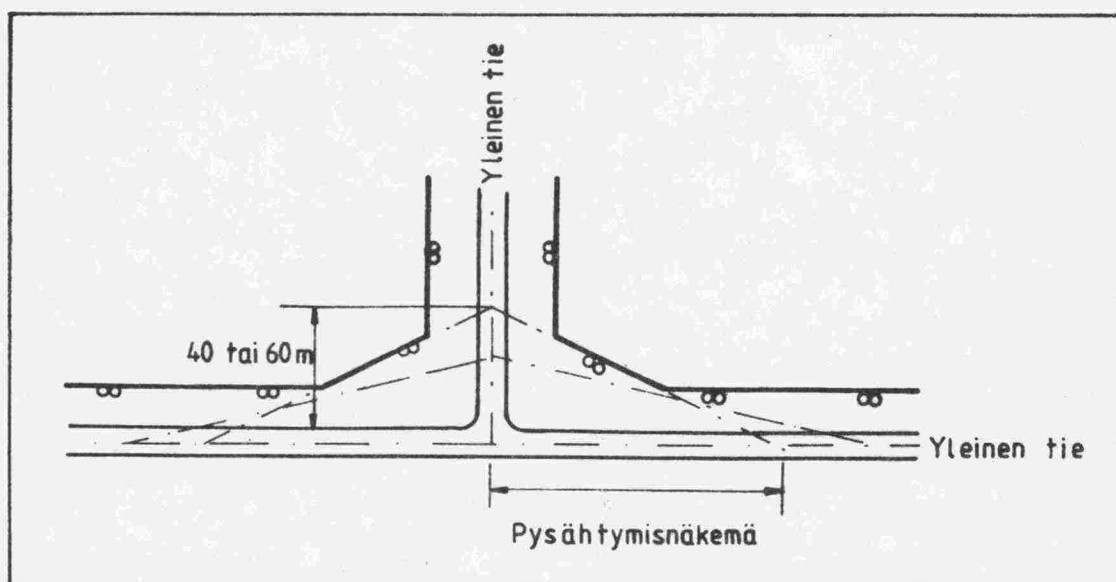
Tien mitoitussnopeus (km/h)	Pysähtymisnäkemä (m)	Liittymisnäkemä (m)
30	35	50
40	45	60
50	60	80
60	75	100
70	95	120
80	120	150
90	150	190
100	180	240
110	215	300
120	250	360

Taulukko 1. Kaava-alueilla näkemäalueita määritettäessä käytettävät pysähtymis- ja liittymisnäkemien vähimmäisarvot.

Liittymien näkemäalueiden määrittäminen riippuu myös teiden etuajo-oikeussuhteista. Liittyvään tiehen nähden etuajo-oikeutettua tietä sanotaan jäljempänä päätieksi. Nelihaaraliittymässä toiminnalliselta luokaltaan korkeampiluokkainen tie katsotaan yleensä etuajo-oikeutetuksi, mikäli väistämisvelvollisuutta ei ole maastossa toisin osoitettu. Jos liittyvät tiet ovat toiminnalliselta luokaltaan samanarvoisia, on ratkaistava liikenteelliset ja liikenneturvallisuusseikat huomioon ottaen, kumpi teistä on etuajo-oikeutettu.

*Näkemäalue
yleisen tien
liittymässä*

Yleisten teiden keskinäisissä liittymissä näkemäalue määritetään kaavassa kuvan 7 mukaisesti pysähtymisnäkemän mukaan. Valtatien, kantatien tai seudullisen tien ollessa liittyvänä tienä, on pysähtymisnäkemän pituus päätien ajoradan reunasta liittyvää tietä pitkin enintään 60 m. Liittyvän tien ollessa kokoojatie tai yhdystie eli alemman luokan maantie tai paikallistie on pysähtymisnäkemän pituus enintään 40 m päätien ajoradan reunasta. Päätien suunnassa pysähtymisnäkemän pituus on taulukon 1 mukainen. Edellä esitetyn lisäksi on tarkistettava, että liittymässä saavutetaan liittymisnäkemän mukaiset olosuhteet.



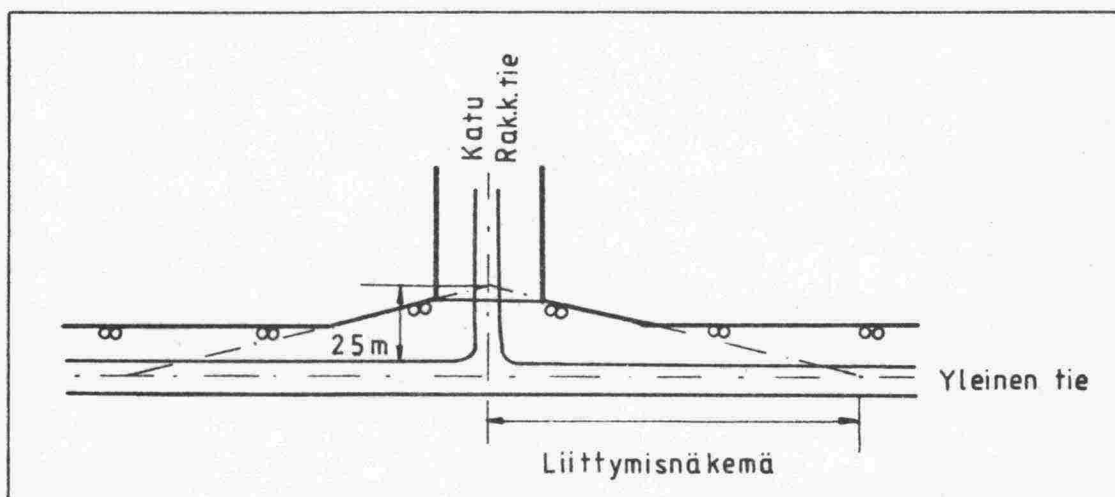
Kuva 7. Yleisen tien liittymän näkemäalue

*Näkemäalue
kadun ja rakennuskaava-
tien liittymässä*

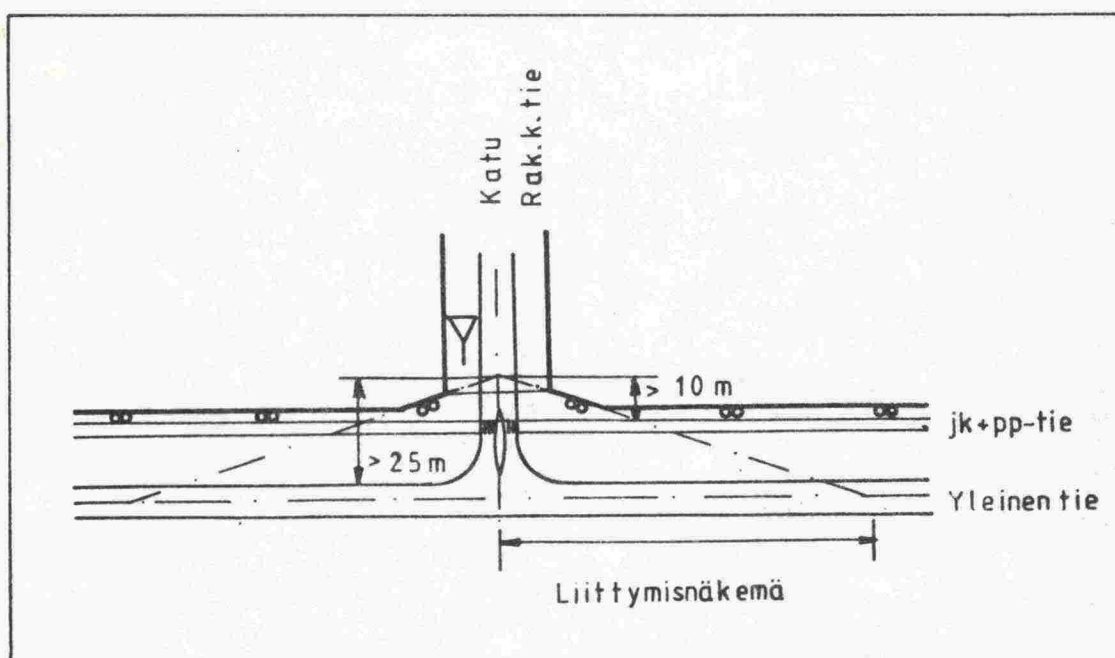
Katujen ja rakennuskaavateiden liittyessä yleiseen tiehen näkemäalue määritetään kuvan 8 mukaisesti liittymisnäkemän mukaan. Tällöin etäisyys päätien ajoradan reunasta on liittyvää rakennuskaavatietä tai katua pitkin 25 m, jota voidaan lyhentää kohtuuttomien kustannusten välttämiseksi ja ympäristösyistä 15 metriin saakka. Päätien suunnassa liittymisnäkemä on taulukon 1 mukainen.

Kuvassa 8 esitetty liittymisnäkemän mukainen näkemä-alue on ahtailla keskusta-alueilla riittävä kuvassa 7 esitetystä poiketen myös liikenteelliseltä merkitykseltään rakennuskaavatien rinnastettavan paikallistien liittyessä toiseen yleiseen tiehen.

Jos yleisen tien varressa on yleiseen tiehen liittyvään tiehen tai katuun nähden etuajo-oikeutettu kevyen liikenteen väylä, tulee edellä esitettyä etäisyyttä päätien ajoradan reunasta määritettäessä ottaa huomioon, että se on kuvan 9 mukaisesti lisäksi 10 metrin etäisyydellä kevyen liikenteen väylän reunasta.



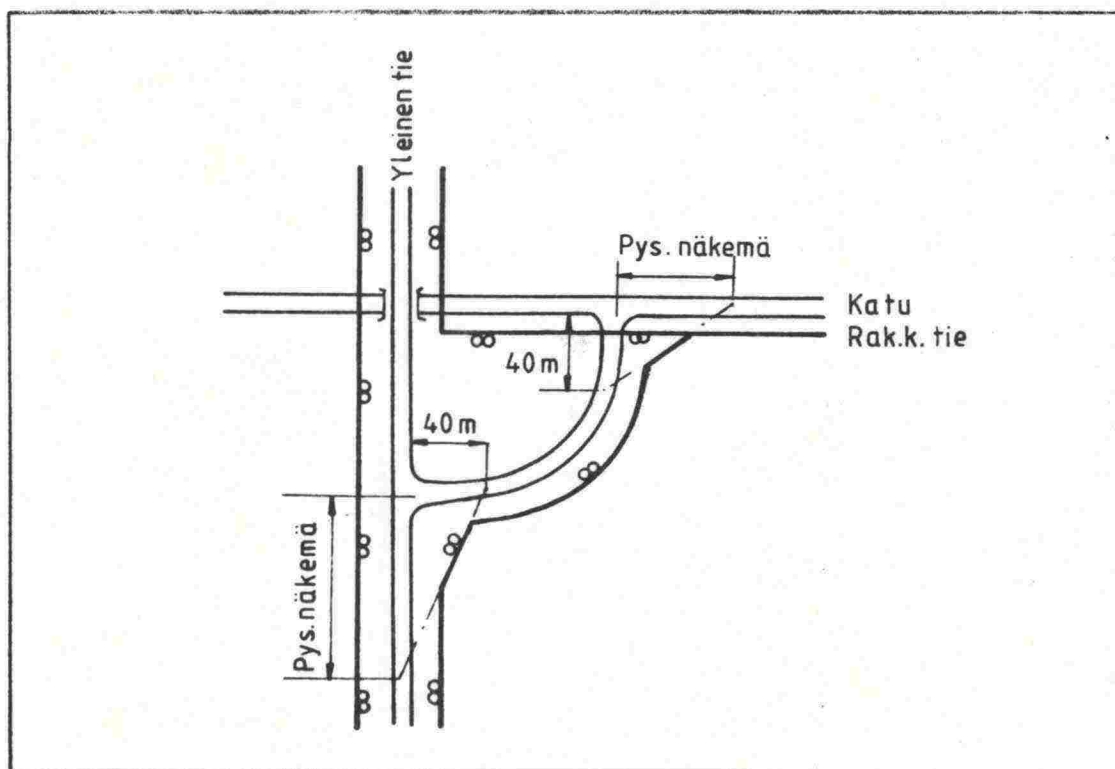
Kuva 8. Kadun tai rakennuskaavatien näkemäalue



Kuva 9. Kevyen liikenteen väylän huomioon ottaminen näkemäalueessa

Näkemäalue eritasoliit- tymässä

Eritasoliittymän rampin päissä näkemäalue määritetään kuvan 10 mukaisesti. Pysähtymisnäkemä päätien/-kadun suunnassa on taulukon 1 mukainen. Etäisyys päätien/-kadun ajoradan reunasta rampin suunnassa on enintään 40 m. Erityistapauksissa näkemäalueen tarve voi olla erilainen mm. rajoitetuista liikenne- ja kääntymis-suunnista riippuen.



Kuva 10. Eritasoliittymän näkemäalueet

Näkemäalue tonttiliit- tymässä

Tonttiliittymien ja vastaavien muiden liittymien näkemäalueet määritetään liittymisnäkemän mukaan. Tällöin etäisyys päätien ajoradan reunasta on 10 m, jota voidaan pienentää 6 metriin. Liittymisnäkemä päätien suunnassa on taulukon 1 mukainen. Jos yleisen tien varressa on tonttiliittymään nähden etuajo-oikeutettu kevyen liikenteen väylä, tulee etäisyys liittymän näkemäaluetta määrättäessä olla edellä esitetyn lisäksi vähintään 4 metriä kevyen liikenteen väylän reunasta.

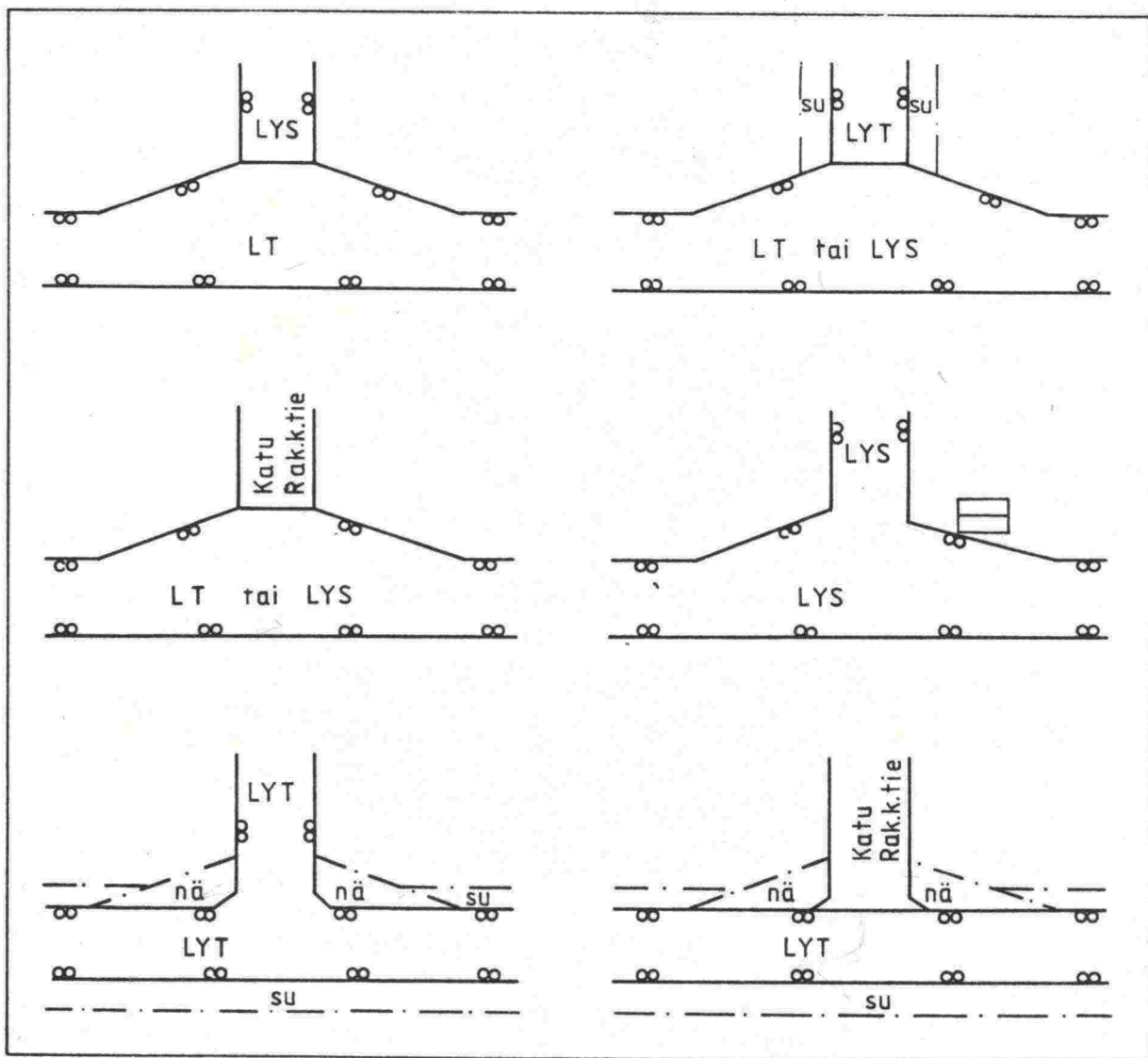
Näkemäalue pyö- rätien liitty- mässä

Pyörätien kulkiessa tasossa yleisen tien poikki näkemän etäisyys pyörätien suunnassa on 10 m ja päätien suunnassa taulukon 1 pysähtymisnäkemän mukainen. Pyöräteiden keskinäisissä liittymissä etäisyydet ovat kumpaankin suuntaan 10 m, jota pidennetään tasausviivan pituuskaltevuudesta riippuen.

Näkemäalueen osoittaminen kaavassa

LT- ja LYS-merkintöjä käytettäessä näkemäalueet sisällytetään yleisen tien liikennealueeseen. LYT-merkin yhteydessä näkemäalue jätetään liikennealueen ulkopuolelle ja osoitetaan viereisen maankäytön päälle.

Yleisen tien rampin liittyessä katuun tai rakennus-
kaavatiehen näkemäalue sisällytetään yleensä liikenne-
alueeseen, mikäli se liittymäratkaisusta riippuen
on luontevaa. Todettakoon, että tonttiliittymien nä-
kemäalueet sisältyvät yleensä jo tien suoja-alueena
liikennealueeseen, joten tonttiliittymien näkemäalu-
eet eivät yleensä aiheuta laajentumia liikennealuee-
seen. Kaavoituksessa on otettava huomioon myös rau-
tateiden ja yleisten teiden tasoristeysten näkemä-
alueet jättämällä ne rakentamattomana pidettäviksi
alueiksi.



Kuva 11. Näkemäalueiden osoittaminen eri tapauksissa.

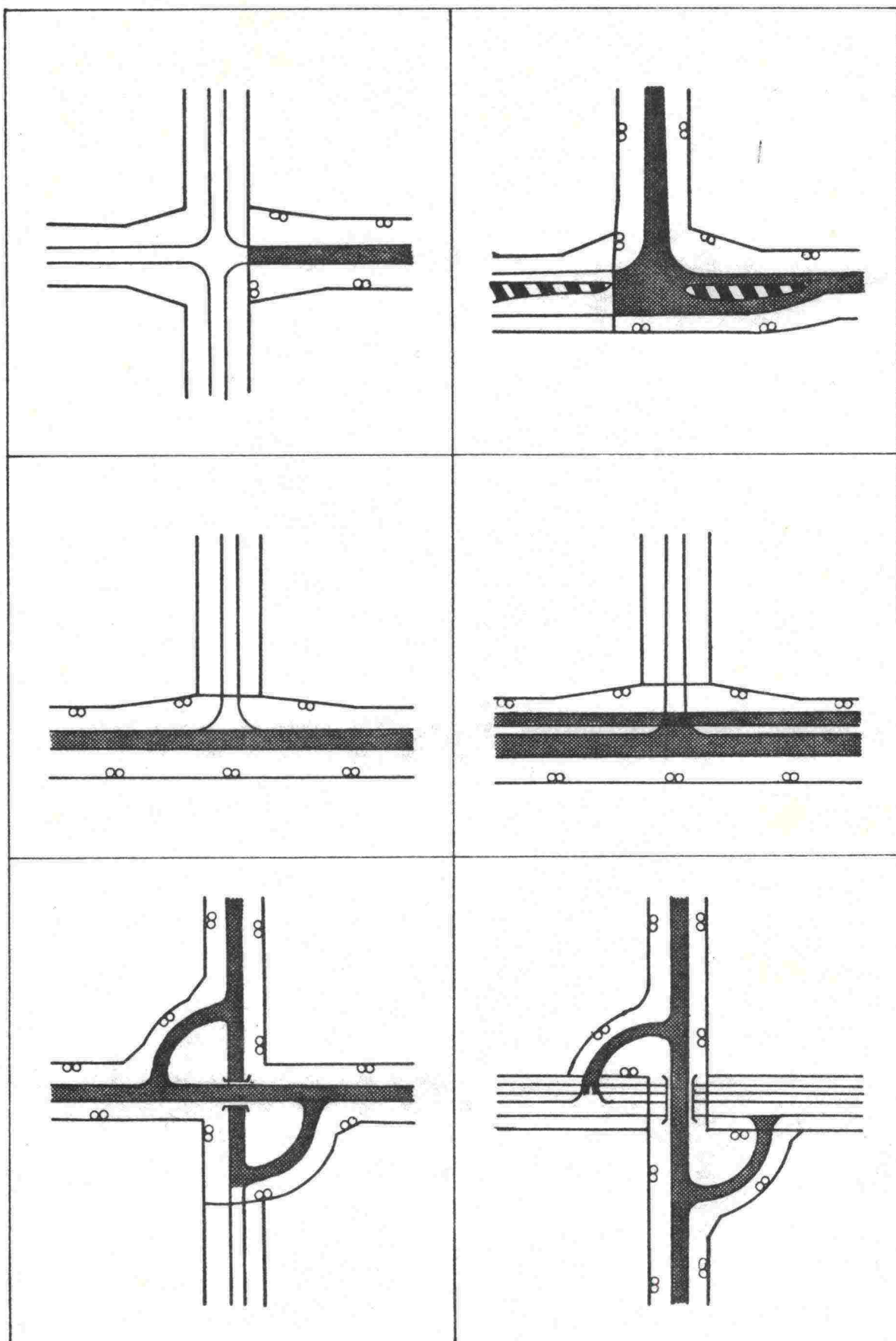
3.3 LIIKENNEVÄYLIEN HALLINNOLLISET RAJAT

Liikenne- alueen päät- täminen

Asemakaavaa laadittaessa on liikennealue päätettävä kohdassa 2.2 esitettyjen periaatteiden mukaisesti johonkin sopivaan katuliittymään. Eritasoliittymän kyseessä ollen on liikennealue päätettävä ramppiliittymään eikä risteyssillan kohdalle. Liikennealuetta ei päätetä kuitenkaan keskelle liittymää, vaan ennen katuliittymää niin, että päätekohta tulee liittyvän kadun reunan jatkeen kohdalle. Jos liittyvänä väylänä on liikennealueella oleva toinen yleinen tie, liikennealue päätetään vasta liittymän jälkeen niin, että liittymäalue jää yleiseksi tieksi.

Hallinnolli- set rajat liittymissä

Yleisten teiden ja katujen tai kaavateiden liittymiä ei voida kaavoittaa niin, että niiden kaavassa osoitetut maankäyttörajat vastaisivat hallinnollisia rajoja. Koska yleisen tien liikennealueeseen sisältyy suoja- ja näkemäalueita, joudutaan katu- tai kaavatieliittymä rakentamaan näiden alueiden kautta liikennealueen sisälle. Vaikka alue lunastetaan liikennealueena, on kadun tai kaavatien liittymän hallinnollinen raja yleisen tien pientareen ulkoreunan kohdalla. Tämä pätee myös silloin, jos yleiseen tiehen kuuluva kevyen liikenteen väylä sijaitsee etäällä yleisestä tiestä esim. sivuojan takana. Mikäli kevyen liikenteen väylä on välittömästi yleisen tien vieressä, liittyvän kadun tai kaavatien hallinnollinen raja on kevyen liikenteen väylän ulkoreunan kohdalla. Kun yleinen tie liittyy katuun (esim. eritason liittymän ramppi), on yleisen tien päätekohta rakennetun kadun reunan kohdalla kaavan mukaisen katualueen sisällä. Liikennealuetta eritasossa risteävä katu on myös liikennealueen kohdalla hallinnollisesti katua.



Kuva 12. Yleisen tien ja kadun hallinnollinen raja

4. TIENPITO KAAVA-ALUEELLA

4.1 LIIKENNEVÄYLIEN HALLINNOLLISET MUUTOKSET ASEMAKAAVA-ALUEILLA

Kaavan voimaantulo

Kun ennestään kaavoittamattomalle alueelle, jolla on yleisiä teitä ja yksityisiä teitä, laaditaan asemakaava, ei asemakaavan vahvistaminen ja voimaantulo sinänsä vielä aiheuta hallinnollisia muutoksia kaava-alueella olevien teiden suhteen. Kaavan vahvistaminen ei esim. muuta yksityistä tai yleistä tietä kaduksi, vaikka ne kaavassa sijaitsisivat katualueella. Kaava luo vain edellytykset ja toisaalta velvollisuuden teiden hallinnollisten luokkien muuttamisille. Hallinnolliset muutokset tulevat yleensä ajankohtaisiksi vasta silloin, kun kaupungille syntyy kadunrakentamisvelvollisuus.

Yleisen tien muuttaminen kaduksi

Jos yleistä tietä varten ei ole tarpeen varata liikennealuetta, se tai sitä korvaava väylä kaavoitetaan asemakaavassa kaduksi. Vaikka yleiselle tielle ei ole asemakaavassa merkitty liikennealuetta, säilyy se edelleen yleisenä tienä. Siinä vaiheessa, kun kaupunki rakentaa kadun tai sille tulee kadunrakentamisvelvollisuus tai aikaisemminkin, jos tie rajoittuu esim. puistoon, on pidettävä päätekohtakatselmus, jonka perusteella lääninhallitus määrää yleisen tien uuden päätekohdan (TieA 63 §). Päätekohta määrätään yleensä asemakaava-alueen rajalle tai, jos osalle matkaa tiestä on merkitty liikennealue, liikennealueen päätekohtaan. Uutta päätekohtaa noudatetaan päätöstä seuraavan kalenterivuoden alusta lukien. Yleisenä tienä lakannut tieosa jää kaupungin hoidettavaksi liikenneväyläksi. Kaduksi tällainen kaupungin ylläpitämä väylä muuttuu lopullisesti vasta, kun sille on vahvistettu katupiirustukset ja se on toteutettu katupiirustusten mukaisesti sekä luovutettu yleiseen käyttöön. Myös maalaiskunnan asemakaava-alueella voidaan pitää päätekohtakatselmus.

Yleinen tie voidaan asemakaava-alueella lakkauttaa tai se voi lakata yleisen tien tekemisen yhteydessä. Tiesuunnitelmaa vahvistettaessa määrätään, mitkä tiet tai tieosat jäävät yleisiksi teiksi ja mitkä lakkaavat yleisinä teinä uuden tien valmistuttua. Jos lakkauttavalla tiellä on kaavassa liikennealuemerkintä, liikennealue on kaavanmuutoksella poistettava.

Kadun muuttaminen yleiseksi tieksi

Jos asemakaava muutetaan niin, että kadun tilalle kaavoitetaan liikennealue, tapahtuu kadun yleiseksi tieksi muuttaminen rakentamalla yleinen tie vahvistetun tiesuunnitelman mukaisesti tai tekemällä aloite tien ottamiseksi yleiseksi tieksi. Päätekohtakatselmusmenetelyä ei tällaisessa tapauksessa voida soveltaa. Kun asemakaava on kokonaan toteutunut, kaava-alueella on vain liikennealueella olevia yleisiä teitä, katuja sekä sellaisia kiinteistön omia teitä, joihin ei sovelleta yksityistielakia.

4.2 LIIKENNEVÄYLIEN HALLINNOLLISET MUUTOKSET RAKENNUSKAAVA-ALUEILLA

Rakennuskaavan merkitys

Rakennuskaavan voimaantulo ei aiheuta muutoksia teiden hallinnolliseen luokkaan. Rakennuskaava sinänsä ei edellytä yleisten teiden hallinnollisia muutoksia lainkaan. Rakennuskaava-alueella ei voida pitää päätekohtakatselmuksia. Tämä koskee myös kaupungin alueella olevia rakennuskaavoja. Rakennuskaava-alueella yleinen tie voidaan lakkauttaa vain aloiteteitse tai tien parantamisen taikka uuden tien rakentamisen yhteydessä.

Yksityinen tie voidaan rakennuskaava-alueella muuttaa yleiseksi tieksi samassa järjestyksessä kuin kaavoittamattomalla alueella edellyttäen tietenkin, että kaavassa on osoitettu tielle liikennealue.

Rakennuskaavan vaikutus yleisten teiden hallinnollisiin muutoksiin on huomattavasti vähäisempi kuin asemakaavan. Rakennuskaavalla voidaan kuitenkin ennakoida teiden hallinnollisen luokan muutoksia varaamalla yleisinä teinä pysyville tai yleisiksi teiksi muuttuville liikenneväylille liikennealue ja niille teille, jotka on ajateltu lakkautettavaksi, rakennuskaavatiealue tai mahdollinen muu käyttö.

4.3 TIEN TEKEMINEN KAAVA-ALUEELLA

Kaavan noudattaminen

Yleistä tietä ei saa tehdä siten, että hyväksytyn tai vahvistetun asema-, rakennus- tai rantakaavan toteuttaminen vaikeutuu. Tien tekemisessä on siis otettava huomioon paitsi vahvistettu kaava myös vahvistamaton kaava, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt. Tiesuunnitelma voidaan vahvistaa vasta, kun kunnanvaltuusto on hyväksynyt kaavanmuutoksen. Tien tekemistä tarkoittava tiepäätös voidaan puolestaan antaa yleensä vasta kun kaavan vahvistamispäätös on tullut lainvoimaiseksi eli kun säädetty valitusaika on kulunut umpeen ja valitusviranomainen on pysyttänyt vahvistuspäätöksen. Poikkeuksellisesti kaavan vahvistamista koskevassa päätöksessä voidaan kuitenkin määrätä, että kaavaa on noudatettava ennen kuin se on saanut lainvoiman. Valitusviranomainen saattaa kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanemisen.

Kaava ja sen toteutuneisuus ei aiheuta velvoitetta yleisen tien toteuttamisajankohdalle. Tie voidaan sille varatun alueen sisällä toteuttaa vaiheittain. Vaiheittaisuus koskee myös liittymäjärjestelyjä, jotka toteutetaan sitä mukaa, kuin tienpidon tai kaavan toteuttamisen kannalta katsotaan tarpeelliseksi.

Tien tekeminen asemakaava-alueella

Uusi yleinen tie voidaan rakentaa asemakaava-alueella vain kaavassa sitä varten varatulle liikennealueelle. Samoin voidaan olemassa olevaa yleistä tietä parantaa liikennealueella niin, että vanhan tien tiealuetta levennetään, kunhan liikennealueen rajoja ei ylitetä. Liikennealueelle rakennettavista ja rakennetuista teistä on voimassa, mitä yleisistä teistä on säädetty (RakL:n 78 §). Asemakaava-alueella tienpitäjä voi saada tieoikeuden vain liikennealueeseen. Tienpitäjällä on oikeus ottaa haltuunsa tietä varten tarvittava alue sen jälkeen, kun tiesuunnitelma on vahvistettu ja tiepäätös annettu. Haltuunoton jälkeen saadaan aluetta käyttää tietarkoituksiin toisella kiinteistöön olevan oikeuden estämättä. Liikennealueelle ei saa rakentaa rakennusta, joka ei sovellu alueen tarkoitukseen.

Tienpito katualueella

Jos olemassa oleva yleinen tie on kaavan mukaisella katualueella, ei tällaisen tien parantaminen ole mahdollista niin, että olemassaolevaa tiealuetta laajennettaisiin, koska katualueeseen ei saa tieoikeutta. Olemassa olevaan tiealueeseen nähden tieoikeus kuitenkin säilyy, mikä mahdollistaa ja velvoittaa kaavasta huolimatta tienpitäjän pitämään kunnossa kyseisen tien. Edellä sanottu koskee myös sellaista yleistä tietä, joka on kaavoitettu tontti- tai yleensä muuksi kuin tieliikennealueeksi. Ilman liikennealuetta olevien yleisten teiden tienpito asemakaava-alueella käsittää lähinnä vain kunnossapidon.

*Yleisen tien
lakkautaminen
päätekohtan
siirtyessä*

Kun yleiselle tielle määrätään uusi päätekohta kalenterivuoden alusta lukien, on vanhan ja uuden päätekohtan välisen tieosuuden katsottava lakanneen yleisenä tienä, jolloin tienpitäjän tieoikeus eli käyttöoikeus siihen on päättynyt. Jos lakkautetun yleisen tien aluetta käytetään kaduksi tai yksityiseksi tieksi, on alue jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttäminen sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Päätepisteen siirtoon ei voida kuitenkaan liittää esim. tien kunnan tai laadun parantamiseen liittyviä ehtoja, vaan ratkaisu tapahtuu pelkästään kaavatilanteen ja kaavan toteutuneisuuden pohjalta. Yleisen tien alue, joka sisältyy asemakaava-alueeseen, joutuu asemakaavan tullessa voimaan korvauksetta kaupungin omistukseen (RakL 46 §). Tämä koskee myös maalauskunnan asemakaavaa. Alueen siirtyessä kaupungin omistukseen raukeavat siihen kohdistuvat oikeudet tienpitäjän käyttöoikeutta lukuunottamatta, joka säilyy siihen saakka, kun tie lakkaa yleisenä tienä, jolloin myös käyttöoikeus siirtyy kaupungille. Yleisenä tienä lakannut tieosa jää päätekohtan siirtyessä kaupungin omistamalla alueella olevaksi liikenneväyläksi. Ottaen huomioon, että kaupungilla on jo tässä vaiheessa olemassa kadun rakentamisvelvollisuus, tulee kaupungin vastata kyseisen tieosan kunnossapidosta. Kaupungeissa asemakaava-alueiden ulkopuolellakin, kun yleinen tie lakkautetaan, tiealueen omistusoikeus siirtyy kaupungille.

*Tien tekemisen
rakennus-
kaava-alueel-
la*

Rakennuskaava-alueella yleinen tie voidaan rakentaa tai parantaa liikenne- tai liikenneväyläalueelle. Tieoikeus saadaan siis sekä liikennealuemerkinnöin varustettuun liikenneväylään että ilman liikennealuemerkintöjä olevaan liikenneväylään. Rakennuskaava määrää samalla tavalla tien sijainnin kuin asemakaavakin. Tienpito tapahtuu yleiselle tielle varatun alueen puitteissa sillä tavoin kuin tielaissa on säädetty.

Kun olemassa olevan yleisen tien alue on kaavoitettu rakennuskaavassa muuksi kuin liikennealueeksi, tieoikeus säilyy kaavanvastaaisuudesta huolimatta niin kauan kuin tie on yleinen tie.

*Tien lakkautaminen
rakennuskaava-
alueella*

Kun yleinen tie lakkautetaan rakennuskaava-alueella, siirtyy tiealue viereisten kiinteistöjen omistajille useimmiten keskiviivaperiaatteen mukaan, kaupunkikuntien rakennuskaava-alueilla kuitenkin kaupungille. Jos lakkautettua yleistä tietä tarvitaan maalauskunnan rakennuskaava-alueella liikennetarkoituksiin, vastaa sen tienpidosta käytännössä yleensä kunta. Kunta voi edelleen rakentaa kyseisen tien rakennuskaavatieksi.

4.4 ALUEIDEN LUNASTAMINEN YLEISTÄ TIETÄ VARTEN

*Lunastaminen
tielain pe-
rusteella*

Liikennealueen lunastamiseen sovelletaan tielakia vain tien tekemisen yhteydessä. Kiinteistön omistajalle on suoritettava korvaus liikennealueella olevan maan luovuttamisesta yleistä tietä varten. Jos maanomistajana on valtio tai kunta, ei tienpitäjän tarvitse kuitenkaan liikennealueelle rakennettavan tien osalta korvausta suorittaa, ellei valtioneuvosto toisin määrää. Aikaisemmin liikennealueista on tielain nojalla lunastettu vain tien tekemiseen tarvittava alue samalla tavalla kuin kaavojen ulkopuolellakin. Tällöin liikennealueeseen tiealueen lisäksi sisältyvät suoja- ja näkemäalueet ovat yleensä jääneet lunastamatta. Nyt voimassa olevan tielain mukaan, kun yleistä tietä tehdään asemakaavan liikennealueella tai rakennuskaavan liikenne- tai liikenneväyläalueella, tienpitäjä on velvollinen, jos maanomistaja tietoitutuksessa niin vaatii, lunastamaan kiinteistön tai sen osan sanotun alueen rajaan saakka. Tienpitäjällä on myös oikeus lunastaa mainitunlainen kiinteistö tai sen osa alueen rajaan saakka (TieL 35a §). Jos liikennealueeseen sisältyy suoja- ja näkemäalueet, nämä siis voidaan tien tekemisen yhteydessä haluttaessa lunastaa tai maanomistaja voi vaatia ne lunastettavaksi. Liikennealue tai liikenneväyläalue lunastetaan tällöin omistusoikeuksin ja korvaukset maksetaan lunastuslain perusteiden mukaisesti. Käytännössä liikennealueet pyritään tien tekemisen yhteydessä lunastamaan kokonaisuudessaan. Muullainen menettely voi tulla kysymykseen vanhojen kaavojen osalla, jos niissä on epätarkoituksenmukaisia liikennealueita. Vanhat kaavat tulee pyrkiä muuttamaan sellaisiksi, että liikennealueet voidaan kokonaisuudessaan lunastaa.

*Lunastaminen
rakennuslain
perusteella*

Muulloin kuin tien tekemisen yhteydessä liikennealueen lunastamiseen sovelletaan rakennuslakia ja lunastuslakia. Jos tien tekemisen yhteydessä on lunastettu tiealue kapeampaa kuin liikennealue, voi lunastetun alueen ja liikennealueen rajan välinen alue tulla muulloin lunastettavaksi vain rakennuslain perusteella. Samoin kokonaan rakentamaton liikennealue voidaan joutua lunastamaan ennen tien tekoa ja tietoitutusta vain rakennuslain perusteella. Valtio joutuu lunastamaan liikennealueen, jos maanomistaja ei voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen maataan (RakL 56 ja 110 §). Kohtuullista hyötyä tuottava tapa tässä tapauksessa tarkoittaa yksityistä rakennustoimintaa. Siten rakentamiseen tarvittavan poikkeusluvan epäminen voi olla tällaisen lunastamisen perusteena. Rakennuslain mukainen lunastusasia käsitellään maanmittausviranomaisen suorittamassa lunastustoimituksessa. Jos vanhoissa kaavoissa on liikennealuevarauksia sellaisille uusille teille tai tien siirroille, joita ei tämänhetkisten näkemysten mukaan tulla toteuttamaan, on liikennealueet poistettava kaavaa muuttamalla tarpeettomien lunastusten välttämiseksi.

5. OIKEUDET TIENVARSIALUEILLA JA LUPA-ASIAT

5.1 OIKEUDET JA VELVOLLISUUDET TIEN VIERI-, SUOJA- JA NÄKEMÄ-ALUEILLA

Tielain määrysten voimassaolo kaava-alueilla

Tien vieri-, suoja- ja näkemäalueita koskevat tielain säännökset eivät koske rakentamista asema- ja rakennuskaava-alueilla, vaan rakentamisrajoitukset osoitetaan kaavalla. Rakentamisella tarkoitetaan tässä rakennusluvan edellyttävää rakentamista. Muut vieri-, suoja- ja näkemäalueita koskevat säännökset ovat voimassa myös kaava-alueella. Tienpitäjällä on oikeus kaataa vierialueelta puut ja pensaats sekä poistaa alueelle ulottuvat oksat. Vierialueelta saadaan tarvittaessa poistaa muukin luonnonvarainen kasvillisuus sekä näkemäalaa rajoittavat luonnon esteet. Vierialueella on tienpitäjällä oikeus pitää tarpeen vaatimia liikennemerkkejä. Tien kaarrekohtaan tai liittymien näkemäalueelta on tienpitäjällä oikeus poistaa sellaiset puut, pensaats tai muu luonnonvarainen kasvillisuus, taikka sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenteelle.

Kasvillisuuden poistaminen

Kun on kysymys tienvarrella olevasta hedelmä- tai koristepuusta tai pensaasta, pensasaidasta taikka puusta tai pensaasta, joka on otettu erityiseen hoitoon, ei sellaista saa kuitenkaan poistaa, jos puu tai pensas on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut tielain vieri- ja näkemäalueita koskevien säädösten alaiseksi. Milloin puu, pensas tai pensasaita aiheuttaa vaaraa tai haittaa liikenteelle, voi maistraatti vanhoissa kaupungeissa ja nimismies muissa kaupungeissa ja kunnissa määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi. Jollei maanomistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä ajassa, tievierenomaisella on valta sen suorittamiseen omalla kustannuksellaan.

Koska kaava-alueella useimmiten on kysymys hoitoon otetuista puista tai pensaista, on näkemäraivausten tekemiseen syytä pyytää aina tontinomistajan lupa. Kasvillisuuden pitäminen sellaisena, ettei se rajoita näkyvyyttä, on ensisijaisesti tontinomistajan tehtävä. Tievierenomainen voi ryhtyä toimiin vasta todettuaan, ettei tontinomistaja huolehdi toimenpiteistä kaavamerkintöjen osoittamalla alueella. Jos tontinomistaja ei anna lupaa kasvillisuuden poistamiseen, harventamiseen tai madaltamiseen eikä nimismies, maistraatti tai lääninhallitus anna tällaiseen toimenpiteeseen määräystä, on tievierenomaisen ryhdyttävä muihin toimiin (esim. asettamalla liikennemerkkejä), jottei liikenneturvallisuus vaarannu. Samoin on ryhdyttävä muihin toimiin, jos kaava sallii rakennuksen pitämisen näkemäalueella.

Muut rajoitukset

Tien vieri-, suoja- tai näkemäalueella on kielletty pitämästä sellaista varastoa, aittaa tai muuta laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai josta on haittaa tienpidolle. Tieviranomaisen voi päätöksellään antaa luvan poiketa em. kielloista. Milloin tieviranomaisen on evännyt luvan, asianomaisella on oikeus saattaa asia lääninhallituksen tutkittavaksi. (TieL 41 §).

Oikeudet erilaisissa kaavatapauksissa

Silloin kun liikennealueeseen sisältyy suoja- ja näkemäalueet ja liikennealue on kokonaisuudessaan lunastettu, on tienpitäjällä täysi oikeus suoja- ja näkemäalueisiin. Sen lisäksi, että lunastetuilla alueilla voidaan tehdä kaikkia vieri-, suoja- ja näkemäalueita koskevia toimenpiteitä, voidaan lunastetuille alueille esim. istuttaa suojakasvillisuutta. Toisaalta myös vastuu lunastettujen suoja- ja näkemäalueiden hoidosta kuuluu tienpitäjälle.

Jos suoja- ja näkemäalueet sijaitsevat lunastamattomalla liikennealueen osalla, noudatetaan edellä kerrottuja tielain suoja- ja näkemäalueita koskevia määräyksiä, jolloin esim. raivaustoimenpiteisiin on syytä hankkia maanomistajan lupa. Jos liikennealueen lunastamattomalla suoja- ja näkemäalueen osalla tulee rakennus lunastettavaksi, on lunastusvelvollisuus tienpitäjällä. Mikäli maanomistajalla ei ole halukkuutta lunastamattoman liikennealueen osan hoitamiseen, jää alue hoitamattomaksi. Tieviranomaisen ei voi alueen hoitoon puuttua.

Kun suoja- ja näkemäalueet merkitään liikennealueen ulkopuolelle su- ja nä- tunnuksin, myös näillä alueilla sovelletaan suoja- ja näkemäaluemääräyksiä. Su- ja nä-merkinnöin merkitylle alueelle ei tule sallia rakentamista. Silloin kun suoja- ja näkemäalueet kuuluvat rakennuspaikka-alueisiin, tapahtuu niiden hoito kiinteistönomistajan toimesta. Kiinteistönomistajan asiana on pitää näkemäalueet näkemäesteistä vapaana. Ellei omistaja huolehdi toimenpiteiden suorittamisesta, on tieviranomaisen hankittava omistajalta lupa ja tehtävä tarvittavat toimenpiteet esim. kasvillisuuden madaltamiseksi ja poistamiseksi. Ellei omistaja anna lupaa, on tieviranomaisen ryhdyttävä muihin toimenpiteisiin niin, ettei liikenneturvallisuus vaarannu. Tieviranomaisen ei ole velvollinen korvaamaan sitä, ettei su- ja nä-merkinnöin osoitetulle alueelle saa rakentaa, koska kysymys on kaavasta johtuvasta rakentamisrajoituksesta. Olemassa oleva rakennus voi säilyä su- ja nä-alueella. Su- ja nä-merkinnöin osoitettua aluetta tieviranomaisen ei lunasta.

Aikaisemmin on suoja- ja näkemäalueita osoitettu kaavassa myös pelkästään istutettavan tontinosan merkinnällä. Merkintä estää tosin rakentamisen näille alueille, mutta muuten merkintä on tontinomistajan kannalta suorastaan harhaanjohtava. Suoja-aluetta kor-

vaavana merkintänä se vielä voi tulla kysymykseen, mutta näkemäaluemerkintänä istutettavaa tontinosaa ei tule käyttää. Tieviranomaisen oikeudet tällaisella alueella ovat hyvin kyseenalaiset. Tontinomistajan ei voi olettaa tietävän, että istutettavan tontin osan merkintä voikin samalla tarkoittaa näkemäaluetta.

5.2 YLEISIÄ TEITÄ KOSKEVAT LUPA-ASIAT KAAVA-ALUEELLA

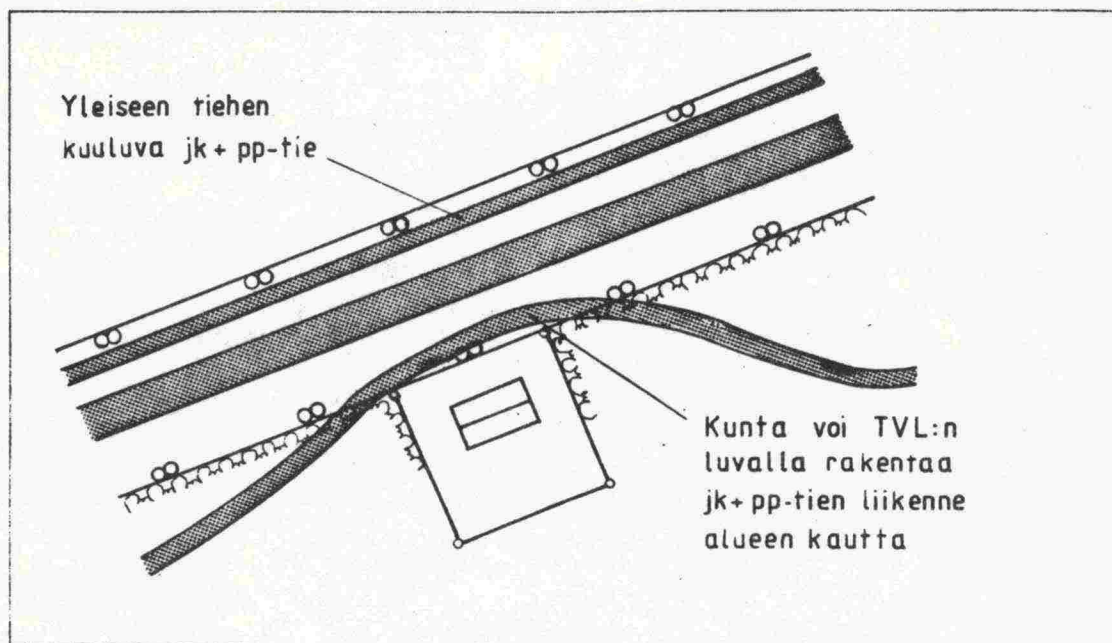
*Työlupa tie-
alueella*

Tiealueeseen kohdistuvaa työtä ei saa tehdä ilman tieviranomaisen lupaa (TieL 53 §). Kun esim. kunta haluaa asema- tai rakennuskaava-alueella rakentaa viemärin tai asettaa johtoja tiealueelle tai liittää kadun tai rakennuskaavatien yleiseen tiehen, kunnan on hankittava työn suorittamiseen tieviranomaisen työlupa siitäkkin huolimatta, että toimenpide on vahvistetun kaavan mukainen. Tieviranomainen asettaa luvan myöntämisen yhteydessä kunnalle tarvittavat ehdot ja antaa rakentamistyössä noudatettavat ohjeet. Luvanvaraisuus koskee siis kaikkia tieoikeudella tai omistusoikeudella tienpitäjän hallinnassa olevia yleisten teiden alueita riippumatta siitä, minkälaisiksi alueiksi ne on kaavassa osoitettu. Luvanvaraisuus lakkaa vasta sitten, kun yleinen tie lakkautetaan.

*Luvat liikenne-
alueella*

Jos yleistä tietä varten on kaavassa varattu liikennealue, mutta tietä ei ole vielä toteutettu eikä tiealuetta lunastettu, ei ko. alueeseen kohdistuvaa työtä varten tarvita tienpitäjän lupaa. Liikennealueella tehtävästä työstä on tässäkin tapauksessa kuitenkin pyydettävä tieviranomaisen lausunto. Jos liikennealue on jouduttu lunastamaan ennen tien rakentamista, antaa tieviranomainen lausuntonsa alueen omistajana.

Jos liikennealue on leveämpi kuin lunastettu tiealue, tarvitaan toimenpiteiden tekemiseen tiealueen ja liikennealueen rajan väliselle lunastamattomalle osalle tienpitäjän lausunto tai lupa poiketa suoja- ja näkemaalueita koskevista rajoituksista. Jos kunta haluaa tälle liikennealueen osalle rakentaa esim. kevyen liikenteen väylän omalla kustannuksellaan, voi tienpitäjä harkintansa mukaan asettaminsa ehdoin tähän suostua. Kevyen liikenteen väylän tarvitsema alue tulee kunnan tällöin hankkia hallintaansa. Edellä kerrotussa tapauksessa on yleensä kyse kevyen liikenteen väylästä, joka vain osalla matkaa sijaitsee liikennealueella pääosan sijaitessa kaava-alueella liikennealueen ulkopuolella. Koko pituudeltaan liikennealueella sijaitseva kevyen liikenteen väylä rakennetaan yleiseen tiehen kuuluvana tienpitäjän toimesta.



Kuva 13. Kevyen liikenteen väylät yleisen tien yhteydessä.

*Luvat katu-
alueella*

Jos yleinen tie on asemakaavassa kaavoitettu kaduksi, jonka aluevaraus on leveämpi kuin tiealue, ei tiealueen ulkopuolisen kadun osaan kohdistuvaan työhön tarvita tienpitäjän lupaa, jos tiealueeseen ei kosketa.

*Tienteko
kunnan toi-
mesta*

Halutessaan rakentaa tai parantaa yleistä tietä liikenne- tai liikenneväyläalueella kunnan on pyydettävä tienpitäjältä suunnittelulupa ja tehtävä esitys, että kunta määrättäisiin tienpitäjäksi. Jos kunta haluaa parantaa katualueella olevaa yleistä tietä, on yleinen tie lakkautettava, jotta kunta voi tehdä parannustyön kadun rakentamisena.

*Kunnanhalli-
tuksen toi-
menpidelupa*

Asema-, rakennus- tai rantakaava-alueella ei saa suorittaa kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- tai täyttämistyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ilman kunnanhallituksen lupaa. Kielto on voimassa myös alueella, joka on rakennuskiellossa asema- tai rakennuskaavan laatimista tai muuttamista varten (RakL 124a §). Maa-aineslakia ei sovelleta asema-, rakennus- ja rantakaava-alueilla eikä alueilla, jotka ovat rakennuskiellossa asema- tai rakennuskaavan laatimista tai muuttamista varten, vaan näillä alueilla on voimassa edellä selostettu toimenpidekielto.

6. LIITTYMÄT KAAVA-ALUEILLA

6.1 LIITTYMÄJÄRJESTELYT KAAVA-ALUEILLA

*Tielain mukai-
sen järjeste-
lyn rajalli-
suus*

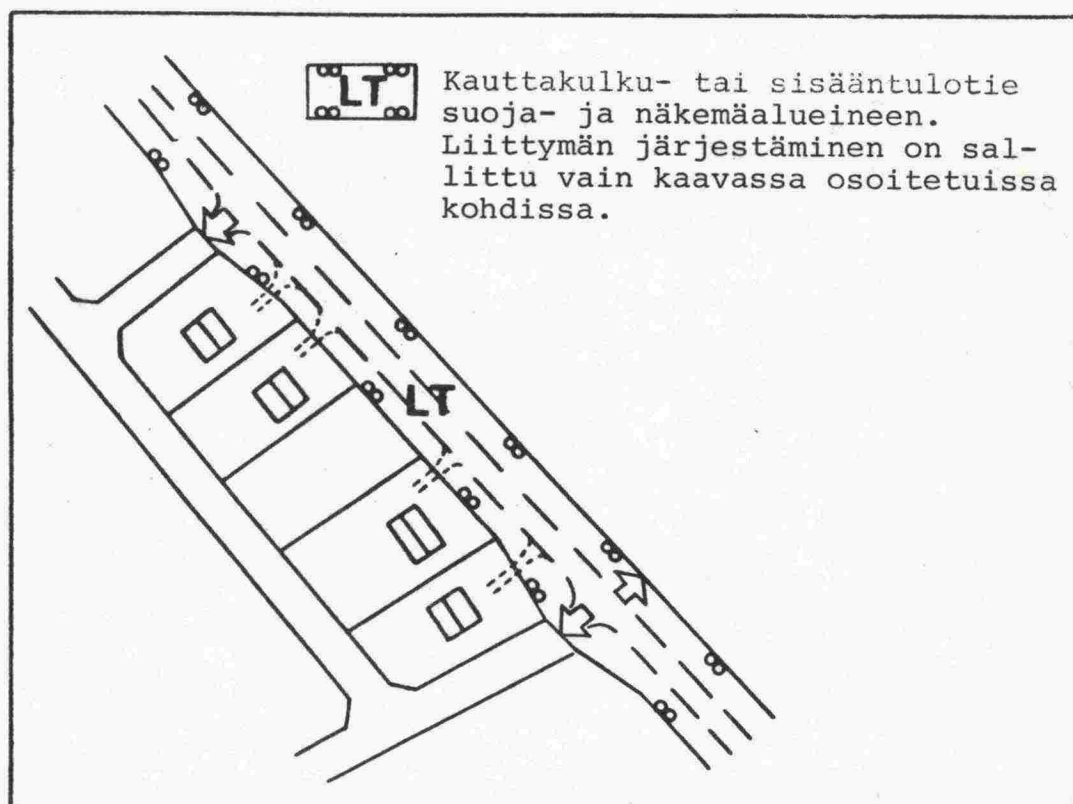
Kun kaavoittamattomalla alueella halutaan poistaa yleiseltä tieltä yksityisten teiden liittymiä, on yhteydet järjestettävä uudelleen laatimalla yksityisten teiden liittymä- ja järjestelysuunnitelma, jonka lääninhallitus hyväksyy, ja jonka toteuttaa tienpitäjä. Yksityisten teiden järjestelysuunnitelmaa ei voida laatia asema- tai rakennuskaava-alueelle. Asema- ja rakennuskaava-alueella järjestelyt suunnitellaan kaavojen laatimisen yhteydessä katuina ja rakennuskaavateinä, joiden toteuttaminen on kunnan asia. Liittymäjärjestelyjen tulee perustua asianmukaiseen liikennesuunnitelmaan. Rantakaava-alueella yksityisten teiden järjestelyt voidaan suorittaa kaavan mukaisesti laatimalla ja toteuttamalla yksityisten teiden järjestelysuunnitelma. TVH ei voi myöskään antaa asema- ja rakennuskaava-alueelle liittymäkieltopäätöstä.

*Liittymäjär-
jestelyt ase-
makaavoituk-
sessa*

Asemakaavan liikennealueelle ei saa olla pääsyä tonteilta eikä poikkikaduilta paitsi erityisesti järjestetyissä liittymiskohdissa. Lain tarkoituksena on selvästi rajoittaa liittymien sallimista liikennealueelle. Liikennealueella olevalle tielle ei voida sallia niin runsaasti liittymiä, että se palvelisi välittömästi maankäyttöä, vaan kysymyksessä on pitempimatkaista liikennettä palveleva väylä. Liittymät ovat yleensä pääkatujen ja kokoojakatujen liittymiä. Vain erittäin poikkeuksellisessa tapauksessa voidaan hyväksyä tontti-kohtainen liittymä esim. suurelle teollisuuslaitokselle edellyttäen, että liittymävälilivaatimukset täyttyvät. Vain kaavassa osoitetut liittymät voivat olla erityisesti järjestettyjä liittymäkohtia. Koska liittymän pitäminen muualla kuin kaavassa osoitetussa kohdassa on asemakaavan liikennealueella kielletty, ei asemakaavaan tarvitse ottaa liittymäkieltomerkintää tai -määräystä.

*Liittymäjär-
jestelyt ra-
kennuskaavoi-
tuksessa*

Rakennuskaavassa liittymäkielto yleisiin teihin voidaan saada vain kaavamerkinnöin tai lisäämällä kaavaan määräys, jolla kielletään sekä nykyiset poistettavat liittymät että uudet liittymät muualla kuin kaavassa osoitetuissa kohdissa. Suositeltavin tapa on lisätä liikennealuemerkinnän selityksen perään määräys, että "liittymän järjestäminen on sallittu vain kaavassa osoitetuissa kohdissa". Rakennuskaavaan on liittymäkieltoa koskeva määräys lisättävä aina, kun liikennealue on osoitettu LT-merkinnällä. Muiden kuin kaavassa osoitettujen liittymien pitäminen voidaan kaavamääräyksellä tarvittaessa kieltää myös käytettäessä LYT- tai LYS-merkintää. Rakennuskaavassa valta-, kanta- ja seudullisille teille tonttiliittymiä voidaan sallia vain erityisistä syistä.



Kuva 14. Liittymäjärjestelyt rakennuskaavassa

6.2 LIITTYYMIEN VÄLIMATKAT

Lähtökohdat
ja liittymä-
välit

Teiden liittymäväliden pituuden määräävät tien toiminnallinen luokka, tien asema taajaman tieverkossa, tiejaksolle ominaiset tekniset ratkaisut ja liikenteen jäsentelytarve. Taulukossa 2 on esitetty liittymäväliden pituus kaava-alueella eriluokkaisilla teillä. Liittymävälillä tarkoitetaan kahden vierekkäisen liittymän välistä etäisyyttä ja sitä määrättäessä otetaan huomioon kummallakin puolella tietä olevat liittymät.

Tieluokka	Liittymäväli (m)	
	Suositteltava	Minimi
Valta- ja kantatiet	1000 - 500	300
Seudulliset tiet	500 - 300	200
Kokoojatiet	300 - 150	100

Taulukko 2. Liittymävälit kaava-alueilla.

Tarvittaessa liittymävälit määrätään taulukossa suositeltavia arvoja suuremmiksikin. Tällöin risteävälle liikenteelle saatetaan joutua järjestämään eritasoisia yhteyksiä. Ohikulkuteillä liittymät määräytyvät yleensä verkollisin perustein.

Asemakaavan liikennealueen suhteen taulukossa esitettyjen liittymäväliden minimiarvoista ei voida tinkiä. Rakennuskaavassa sen sijaan kantateillä ja mielummin vain sitä alempilukkaisilla teillä voidaan ta-pauskohtaisesti harkita esitettyä pienemmän liittymäväliden sallimista. Esim. keskustoissa vanhojen teiden osalla saatetaan liittymävälivaatimuksista joutua huomattavastikin tinkimään, mikä edellyttää, että ajonopeudet rajoitetaan riittävän pieniksi. Yhdysteille, joita voi olla vain rakennuskaavassa, ei ole yleisiä liittymävälitavoitteita esitetty, vaan niiden osalla liittymävälit harkitaan kussakin tapauksessa erikseen.

Jos katu, rakennuskaavatie tai rakennuskaavassa kiinteistökohtainen tie joudutaan liittämään yleiseen tiehen kahden yleisen tien keskinäisen liittymän läheisyydessä, tulee liittymä yleensä osoittaa alempiluk-kaiseen (liittyvään) tiehen. Osoitettavan liittymän etäisyyden yleisten teiden leikkauspisteestä tulee olla tällöin vähintään 60 m liittyvän tien ollessa valtatie, kantatie tai seudullinen tie. Liittyvän yleisen tien ollessa luokaltaan kokoojatie tai yhdystie voidaan 40 m etäisyyttä pitää riittävänä. Etäisyyttä määritettäessä tulee lisäksi ottaa huomioon liittyvälillä suunnalla olevat tai myöhemmin tarpeelliset kanavointi- ja ryhmittymiskaistajärjestelyt.

6.3 LIITTYMÄLUVAT

*Kaavassa
osoittama-
ton liittymä*

Kaava-alueella tarvitaan kaavassa vahvistamattoman liittymän rakentamiseen maantiehen tieviranomaisen lupa (TieL 52 §). Mikäli kaava ei liittymää kiellä, lupa on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymästä on riittävä vapaa näkemä maantien kumpaankin suuntaan ja se sijainniltaan suhteessa muihin liittymiin on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Liittymän rakentamiseen paikallistiehen ei liittymälupaa tarvita ellei liikenneministeriö ole määrännyt poikkeuksellisesti jollakin paikallistiellä liittymän saamista luvanvaraiseksi. Kuitenkin tarvitaan lupa tiealueella suoritettavaan työhön sekä tieviranomaisen ohjeet liittymän rakentamisesta ja kunnossapidosta. Liittymälupa tarvitaan myös sellaisen yksityisen tien liittämiseen, johon ei yksityisistä teistä annettua lakia sovelleta eli kaava-alueella tonttiliittymät edellyttävät liittymälupaa tai työlupaa. Moottori- tai moottoriliikenneteille liittymisestä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa.

*Kaavassa
osoitettu
liittymä*

Sellaisen liittymän osalta, joka vahvistetaan asematai rakennuskaavassa, ei varsinaista liittymälupaa tarvita. Kuitenkin tarvitaan liittymän rakentamiseen tieviranomaiselta työlupa. Jos tonttiliittymä on osoitettu nuolimerkinnällä, on myös tällainen liittymä tullut kaavassa vahvistetuksi eikä varsinaista liittymälupaa enää tarvita. Kaavamerkintä osoittaa ajoneuvoliittymän likimääräisen sijainnin. Liittymän tarkka sijainti tulee tienpitäjän puolesta hyväksytyksi työluvan yhteydessä. Tonttiliittymää voidaan siirtää jonkin verran kaavassa nuolella osoitetusta paikasta, mikäli siirrolla saavutetaan eri osapuolia paremmin tyydyttävä ratkaisu. Myös vanhemmissa kaavoissa saattaa olla erilaisia vahvistettuja liittymämerkintöjä, jotka sisältävät liittymäluvan. Jos liittymämerkintä on kaavassa mainittu ohjeelliseksi, se ei vahvistu, eli ohjeellisen liittymämerkinnän kyseessä ollen on hankittava liittymälupa.

*Asemakaavan
liikennealueen liittymät*

Asemakaavan liikennealueelle tehtävät uudet liittymät ovat kaikki kaavassa vahvistettuja liittymiä, joiden tekemiseen tieviranomaisen antaa työluvan. Muualle kuin kaavassa osoitettuihin kohtiin, ei asemakaavan liikennealueelle ole oikeutta liittymälupaa myöntää, koska tällöin on kysymys kaavan vastaisesta menettelystä. Jos liittymä on välttämätön, on kaavaa muutettava, jolloin harkitaan, voidaanko uusi liittymä liikennealueelle sallia. Jos vahvistetun asemakaavan alueella yleinen tie sijaitsee katualueella, tarvitaan maantielle liittymän rakentamiseen liittymälupa ja paikallistielle vastaavasti yleensä työlupa.

*Rakennuskaavan
liittymät*

Rakennus- tai rantakaavassa, jossa liittymiä ei ole vahvistettu, tarvitaan maantielle liittymän rakentamiseen liittymälupa. Paikallistielle riittää yleensä työ lupa. Jos liittymä on jollakin kohdin kaavamerkin-
nön tai määräyksen kielletty, ei tälle kohdalle voida myöntää liittymälupaa. Useimmiten vanhoissa rakennus-
kaavoissa liittymiä ei ole osoitettu eikä kielletty, jolloin uusien liittymien syntyminen jää tapauskohtais-
ten liittymälupien ja työ lupien varaan.

6.4 LIITTUMIEN POISTAMINEN

*Uuden yhteyden
osoittaminen
ja vanhan pois-
taminen*

Jokaisen tontin tulee rajoittua katualueeseen, toriin tai katuaukioon; erityisestä syystä tontti voi kuitenkin rajoittua virkistys- tai liikennealueeseen, minkä kautta tontille on järjestettävissä ajokelpoinen yhteys. Kulkuyhteyden mahdollistaminen tulee turvata jo kaavaa laadittaessa. Olemassa oleville tonteille, joilla on suora tonttiliittymä yleiseen tiehen, osoitetaan kaavassa yleensä uusi kulkuyhteys rakennettavan kadun tai kaavatien kautta. Kun tällainen katu tai kaavatie on toteutettu ja uusi kulku tontille järjestetty, tulee kunnan huolehtia siitä, että korvautuneet tonttiliittymät yleiseltä tieltä poistetaan. Tieviranomaisen tulee valvoa, että kunta ryhtyy toimiin tällaisten liittymien poistamiseksi. Käytännössä voidaan myös sopia, että tienpitäjä suorittaa liittymien poistamisen.

*Poistamisen
edellytykset*

Niin kauan kuin uutta katua tai rakennuskaavatietä ei ole olemassa, liittymää yleiseltä tieltä ei voida poistaa, vaikka liittyminen olisi kaavamerkinnöin tai -määräyksin kielletty. Jos olemassa olevia liittymiä ei ole nimenomaisesti kaavamerkinnöin tai -määräyksin kielletty, on uusilla yhteyksillä korvautuneet liittymät pyrittävä poistamaan sopimalla poistamisesta tontinomistajan kanssa. Jos sopimukseen ei päästä, on liittymien poistaminen mahdollista vain siten, että kunta muuttaa kaavaa. Luvatta rakennettu kaavanvastainen liittymä voidaan poistaa normaalissa järjestyksessä.

*Väliaikainen
pääsytie*

Milloin tontille rakennetaan ennen kuin sen kohdalla oleva katu on rakennettu, on tontinomistajan järjestettävä tontille ajokuntoinen pääsytie. Tähän tarkoitukseen kaupunki on velvollinen korvauksetta sallimaan maankäyttämisen, mikäli kaupungin käytettävissä on rakentamatonta katualuetta. Kysymykseen voi tulla myös määräaikainen liittymä yleiselle tielle. Liittymäluvassa tienpitäjä määrää, milloin liittymä on poistettava.

Yhteys puiston kautta

Jos yhteys tontille on osoitettu puistoalueen kautta, ei kaupungille tule aikaan sidottua velvoitetta ajoyhteyden toteuttamiseen. Kaava vain takaa tontinomistajalle oikeuden rakentaa puistoalueen kautta ajoyhteyden tontilleen. Jos tontilla on ennestään liittymä yleiselle tielle, ei tontinomistajalla yleensä ole kiinnostusta kustantaa uuden yhteyden rakentamista puistoalueen kautta katuverkkoon, jolloin liittymän poistaminen yleiseltä tieltä jää epätodennäköiseksi. Yleisten teiden varressa oleville tonteille, joilla on vanha liittymä yleiselle tielle, tuleekin uusi yhteys aina osoittaa katuna tai rakennuskaavatienä.

Jos kiinteistö jolla on liittymä yleiseen tiehen, kaa-
voitetaan sellaiseksi yleiseksi alueeksi (esim. liikenne-,
virkistys- tai suojaviheralueeksi), jolle ajoneu-
voyhteys ei ole tarpeen, voidaan liittymä katkaista
vasta siinä vaiheessa, kun kiinteistö on lunastettu
kaavan mukaiseen käyttöön, ellei asiasta kiinteistön-
omistajan kanssa toisin sovita.

*Järjestely-
jen toteutta-
minen*

Valitettavan usein asema- ja rakennuskaavojen mukaiset
yleisten teiden liittymäjärjestelyt jäävät kuntien toi-
mesta toteuttamatta, vaikka liikenneturvallisuuden kan-
nalta liittymien vähentäminen on toivottavaa. Vauh-
dittaakseen järjestelyjen toteuttamista tienpitäjä voi
yleisen tien rakentamis- tai parantamissuunnitelmaa
laatiessaan laatia yhdessä kunnan kanssa suunnitelman
myös katujen ja rakennuskaavateiden yleiseen tiehen
liittyvistä järjestelyistä. Tielain mukaisessa käsit-
telystä kuntaa pyydetään toteuttamaan liittymä- ja kaa-
vatiejärjestelyt tiesuunnitelman ja kaavan osoittamalla
tavalla kunnan toimesta ja kustannuksella siten, että
ne valmistuvat samanaikaisesti yleisen tien tekemisen
kanssa. Mikäli kunta kuitenkin kieltäytyy toteuttamas-
ta järjestelyjä, joudutaan liittymät jättämään entisil-
le paikoilleen. Toivottavaa on, että kunnat oma-aloit-
teisesti ryhtyvät toteuttamaan liittymäjärjestelyjä
muulloinkin kuin yleisen tien tekemisen yhteydessä.
Asemakaava-alueella järjestelyjen toteuttaminen on itse-
asiassa kunnan velvollisuuskin siinä vaiheessa, kun
sille tulee kadunrakentamisvelvollisuus.

7. KAAVOITTAMINEN YLEISIIN TEIHIN NÄHDEN

7.1 TOIMINTOJEN SIOITTELU

Eri kaava- tasot

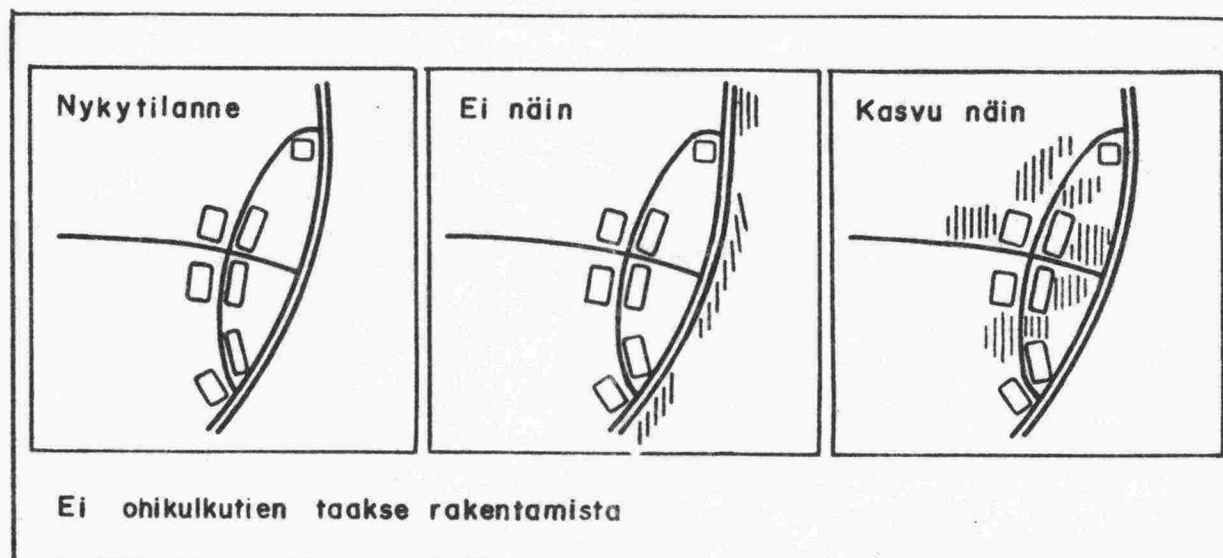
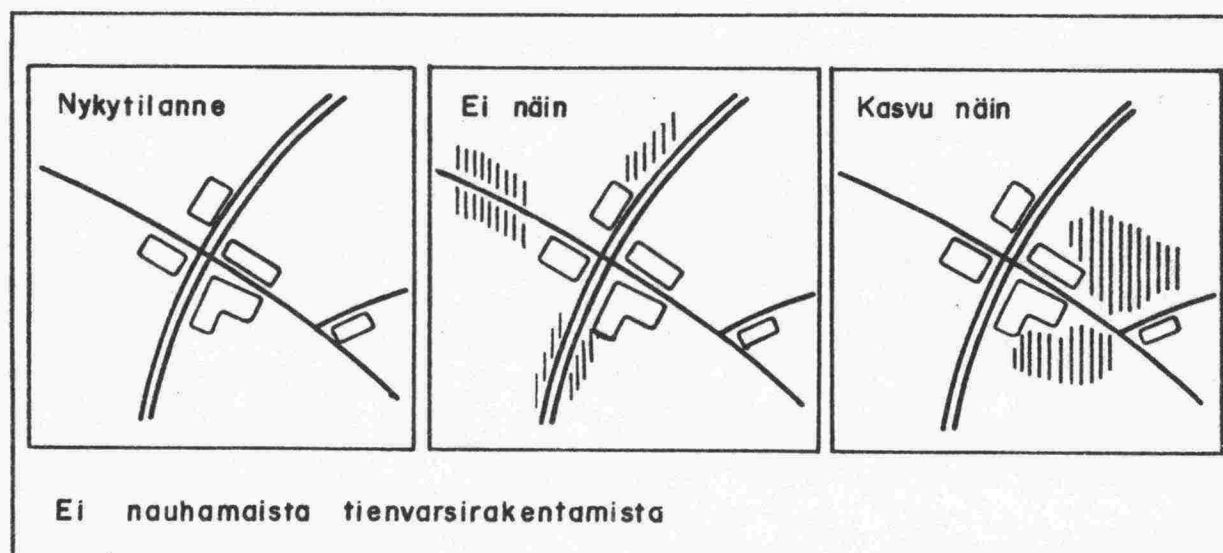
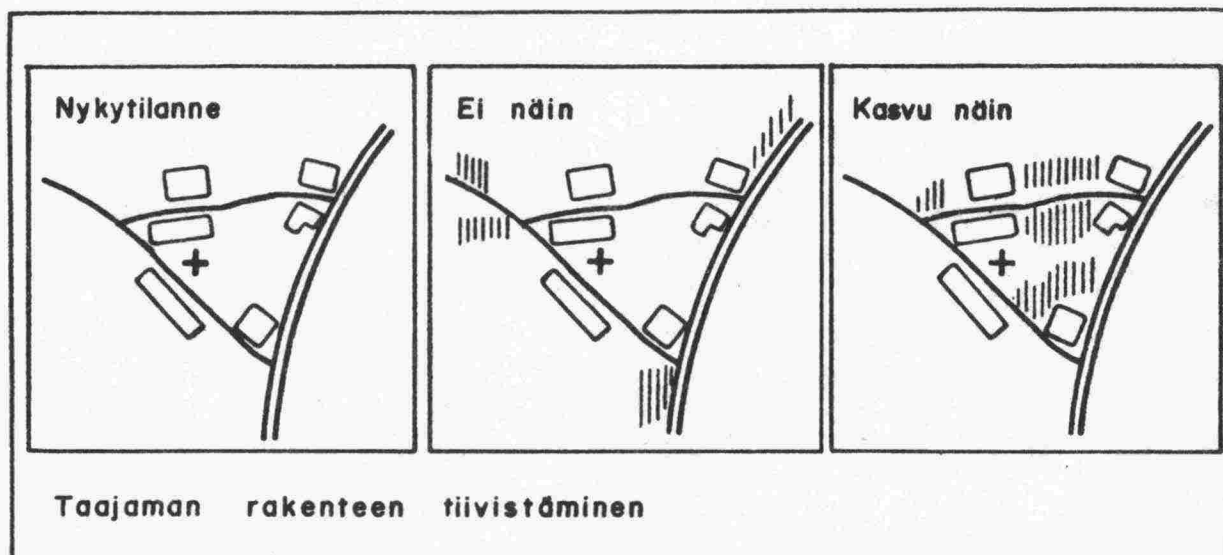
Merkittävimmät liikennettä ja muuta maankäyttöä sekä näiden keskinäistä vuorovaikutusta koskevat ratkaisut tehdään seutu- ja yleiskaavoituksen yhteydessä. Seutukaavassa voidaan antaa periaatteellisia ohjeita taajamien maankäytön kehittämistä. Kuitenkin taajama-kohtaiset liikenteelliset kysymykset ja taajamien kasvusuunnat ratkaistaan varsinaisesti yleiskaavoja laadittaessa. Detaljikaavoissa ylempiasteisissa kaavoissa tehty periaatteelliset liikenne- ja maankäyttöratkaisut tarkentuvat yksityiskohdissaan. Rakentamisen toteuttamiseen tähtäävällä suunnittelulla ei enää paljoa voida vaikuttaa kaavan edellyttämiin toiminnallisiin ratkaisuihin.

Maanhankinta

Kuntien maanhankinta saattaa merkittävästi vaikuttaa tulevaan maankäyttöön ja tätä kautta edelleen liikenteeseen, koska kaavoitus- ja rakennustoiminta kohdistuu usein kunnan omistukseen hankitulle maalle. Näin ollen jo ennen maa-alueen hankkimista tulisi tarkastella alueelle tulevan maankäytön vaikutusta liikenteeseen. Toivottavaa olisi, että kunnat aikoessaan hankkia maita pääteiden varsilta kysyisivät myös tienpitäjän mielipidettä alueiden soveltuvuudesta rakentamiseen liikenteen näkökohtien kannalta. Esim. ohikulkutien takaa halpaan hintaan hankittu maa-alue saattaa alueelle kaavaa toteutettaessa mm. turvallisten liikennejärjestelyjen rakentamisen osalta tulla kalliiksi.

Tiet ja maan- käyttö

Toimintojen keskinäisellä sijoituksella on ratkaiseva merkitys syntyvien matkojen määrään, pituuteen ja suuntautumiseen. Yleisten teiden kannalta uusi maankäyttö voi synnyttää liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta arveluttavia liikennevirtoja paikallisen liikenteen sekoittuessa tai ristetessä pitkämatkaisen liikenteen kanssa. Tässä mielessä liikenteellisesti yleisiin teihin tukeutuva nauhamainen tienvarsi-asutus ei ole hyväksyttävää eikä sen mahdollistamiseksi tarvittavia liittymiä voida sallia muilla kuin yhdysteillä. Hyväksyttävää ei ole myöskään ohikulkuteiden taakse kaavoittaminen ja rakentaminen.



Kuva 15. Taajamien kasvusuunnat teihin nähden.

Jos rakennusmaata ei ole muualta saatavissa kuin ohikulkutien takaa, on kaavaa laadittaessa ja toteutettaessa huolehdittava ohikulkutietä risteävien turvallisten liikenneyhteyksien järjestämisestä. Usein on rakennettava eritasoisia yhteyksiä ainakin kevyelle liikenteelle ja joskus myös autoliikenteelle. Toteutuksen varmistamiseksi voidaan tehdä sopimus yleistä tietä risteävien liikennejärjestelyjen toteuttamisen ajankohdasta ja kustannusjaosta. Kaavojen vahvistamiseen ei voida sisällyttää toteuttamis- ja kustannus-sitoumuksia, vaan tällaiset sopimukset on tehtävä erillisinä kunnan ja tienpitäjän kesken.

Pääteiden liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen tulee kaavoituksessa ja toimintojen sijoittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Vaatimustasosta näiden teiden suhteen ei tule tinkiä ilman erittäin perusteltuja syitä. Tienpitäjän tehtävänä onkin kaavoitusvaiheessa tuoda esiin pitkämatkaisen liikenteen tarpeet samoin kuin ne epäkohdat, jotka liikenteen kannalta virheellinen kaavoitus synnyttäisi. Alemman luokan teitä voidaan maankäytön suunnittelussa hyödyntää unohtamatta kuitenkaan tieverkon jäsennöintiä. Rakennetuilla keskusta-alueilla liikenteen palvelutasotavoitteista on usein tarpeen tinkiä muiden tavoitteiden esim. ympäristön säilyttäminen ja asumisviihtyvyyden hyväksi /x/.

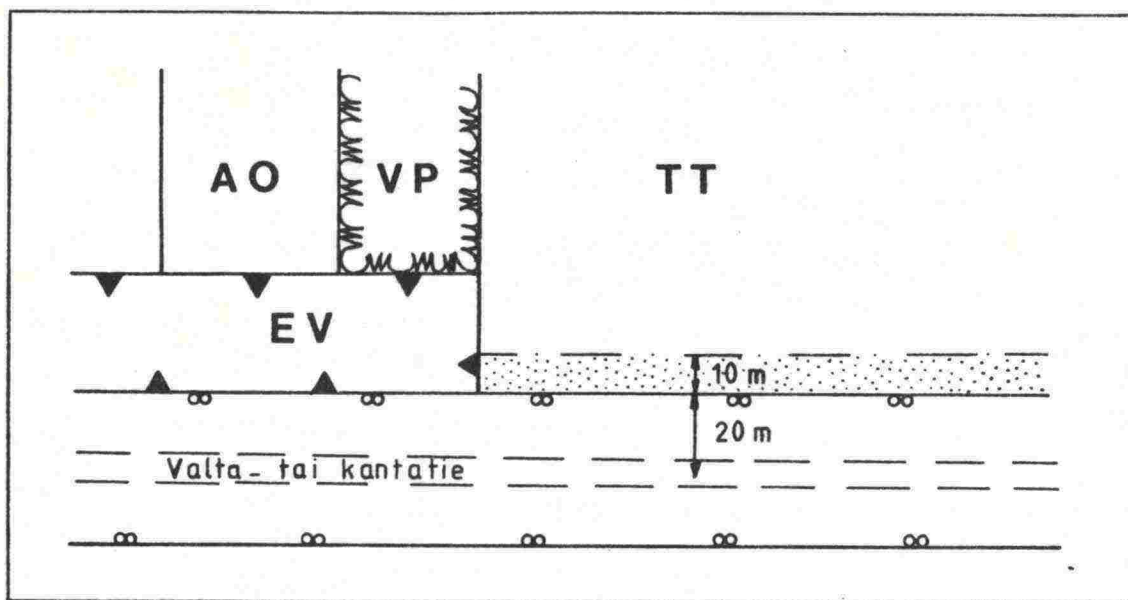
Pysäköinti

Kaavoituksessa on pyrittävä siihen, ettei pysäköintiä yleisille teille tarvitse sallia. Varsinkaan kautta-kulku- ja sisään tuloteilla, joiden liikennealue osoitetaan LT-merkinnällä, ei pysäköintiä voida sallia. Alemman luokan teillä, jotka rakennuskaavassa osoitetaan LYS- tai LYT-merkinnöin, voivat pysäköintijärjestelyt tulla poikkeuksellisesti kysymykseen, kun muut ratkaisut eivät tilanpuutteen vuoksi ole mahdollisia.

Rakentamis-etäisyys

Liikenteen synnyttämän melun vuoksi ei uutta asutusta tulisi osoittaa teiden välittömään läheisyyteen. Meluhaittojen ja asumisviihtyvyyden vuoksi asunnot olisi sijoitettava usein hyvinkin etäälle teistä. Esim. ohikulkuteilla muut melua estävät toimenpiteet tulevat kysymykseen vasta toissijaisena, kun riittävään rakentamisetäisyyteen ei voida päästä. Kaavalla voidaan rakentaminen estää erilaisin merkinnöin huomattavasti etäämmällekin, kuin liikennealueena osoitettu suoja-alue edellyttää. Meluhaittojen välttämiseksi asuunkortteleiden ja liikennealueen väliin onkin pyrittävä kaavoittamaan suojaviheralueita tai rakennuskaavassa vaihtoehtoisesti maatalousaluetta. Mikäli korttelit rajoittuvat liikennealueeseen, tulee suojavyöhykettä pyrkiä aikaansaamaan istutettavalla tontinosalla. Valta- ja kantateiden varrella uusien rakennusten paikat on osoitettava vähintään 30 metrin etäisyydelle ajoradan keskiviivasta. Vastaavasti moottori- ja moottoriliikenneteiden varrella suositeltava rakentamisetäisyys on 50 metriä lähimmän ajoradan keskiviivasta.

Vanhoilla rakennetuilla alueilla ei melukysymyksiin kaavallisilla ratkaisulla voida paljonkaan vaikuttaa kaavamääräyksiä lukuunottamatta. Vanhoilla alueilla merkittävämpi näkökohta on rakennetun ympäristön säilyttäminen. Tienäkymän kannalta muutamaa uutta rakennusta ei ole syytä rakennetuilla alueilla sijoittaa etäämmälle yleisistä teistä kuin pääosa olemassa olevista rakennuksista. Tällöin rakennukset saattavat olla hyvinkin lähellä tietä.



Kuva 16. Rakentamisetäisyys valta- ja kantateiden varrella.

7.2 KAAVA-ALUEEN RAJAAMINEN

*Kaavan rajaa-
mismahdolli-
suudet*

Kunnan asiana on päättää, mille alueelle kaava laaditaan. Jos päätöksen kaavan laatimisesta tekee valtuusto, tulee alueelle rakennuskielto. Kaavan rajamiseen yleiseen tiehen nähden silloin, kun tien toista puolta ei ole kaavoitettu, on useita mahdollisuuksia. Silloin kun yleisille teille kaavoitetaan liikennealue, voidaan liikennealue sisällyttää kaavaan tai jättää vahvistuksen ulkopuolelle tai vahvistusraja voi kulkea liikennealueen sisällä.

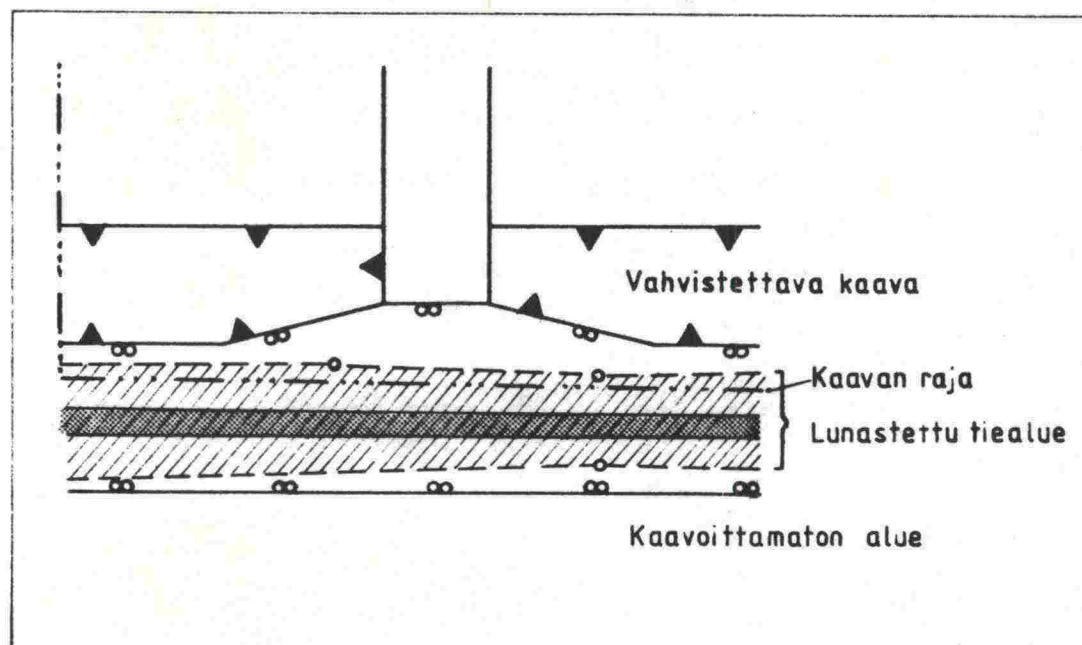
Jos liikennealue sisällytetään vahvistettavaan kaavaan sen reunassa, voidaan kaavan puoleiset liittymäjärjestelyt hoitaa kaavan edellyttämällä tavalla. Sen sijaan tien toisella puolella, missä kaavaa ei ole, ei liittymäpaikkoja liikennealueen rajalla yleensä osoiteta. Toisaalta kun yleinen tie itse sijaitsee kaava-alueella, ei kaavoittamattomalle puolelle voida laatia yksityisten teiden järjestelysuunnitelmaa. Näin kaavoittamattomalla puolella olemassa olevat liittymät jäävät entiselleen. Uusille liittymielle voidaan hakea liittymälupaa, mutta vanhoja ei voida tienpitäjän toimesta poistaa.

Jos yleisen tien liikennealue suoja- ja näkemäalueineen jätetään vahvistettavan kaavan ulkopuolelle, voidaan kaavoittamattomalle puolelle laatia yksityisten teiden järjestelysuunnitelma. Sen sijaan kaavan puolella järjestely tapahtuu katu- tai kaavatiejärjestelynä. Kadun tai kaavatien yksityisenä tienä tehtävän jatkeen liittämiseen yleiseen tiehen tarvitaan yksityisen tien liittymälupa. Kun kaava rajataan tien suoja-alueen rajaan, saattaa kaavan vahvistusrajan ja lunastetun tiealueen rajan väliin jäädä yksityisten omistuksessa oleva alue, jonka kautta kadun tai kaavatien liittymän rakentaminen yleiselle tielle edellyttää maanomistajan lupaa. Eräs mahdollisuus onkin rajata kaava pitkin lunastetun tiealueen rajaa, jolloin maanomistajan lupaa katujen tai kaavatieliittymien rakentamiseen ei enää tarvita. Muualle liikennealueen sisälle ei ole perusteltua rajata vahvistettavaa kaava-aluetta. Tien keskiviivaa pitkin ei vahvistettavaa kaavaa tule rajata, koska tällöin jää epäselväksi, onko tie tielain tarkoittamassa mielessä kaava-alueella tai ei.

*Suositus kaa-
van rajaami-
seksi tiehen
nähden*

Kun tien toista puolta ei ole kaavoitettu, suositeltavinta on jättää yleisen tien tiealue kaava-alueen ulkopuolelle. Tien vastakkaista puolta myöhemmin kaavoitettaessa on tie aina sisällytettävä kaavaan niin, ettei yleinen tie jää kaavojen väliin.

Laadittaessa kaavaa sellaisen yleisen tien toiselle puolelle, jota varten ei ole tarpeen varata liikennealuetta, voidaan tie jättää kaavan ulkopuolelle tai sisällyttää kaavaan katuna. Missään tapauksessa kaavan rajaa ei tule merkitä tien keskelle, koska tällöin toinen puoli tiestä olisi katualueella ja toinen puoli kaavoittamattomalla alueella, jolloin tien hallinnollinen asema tulisi epäselväksi.



Kuva 17. Kaavan rajaaminen yleiseen tiehen nähden.

*Yhteydet kaa-
va-alueelle*

Laadittaessa erillistä kaavaa etäämmälle yleisestä tiestä, tulee laadittavalta kaava-alueelta olla yhteys tieverkkoon joko siihen rajoittuvan voimassa olevan kaavan kautta tai kaavan ulkopuolisen olemassa olevan tien kautta. Esim. yksityistä tietä yleiseltä tieltä kaava-alueelle ei voida rakentaa ilman maanomistajan vapaaehtoista suostumusta. Mikäli tieyhteyttä muulta tieverkolta kaava-alueelle ei ole olemassa, tulee yhteys sisällyttää kaavaan katuna tai rakennuskaavatienä. Omistamansa maan kautta kunta voi kuitenkin yksityisenkin tien rakentaa.

ISBN 951-46-5605-9